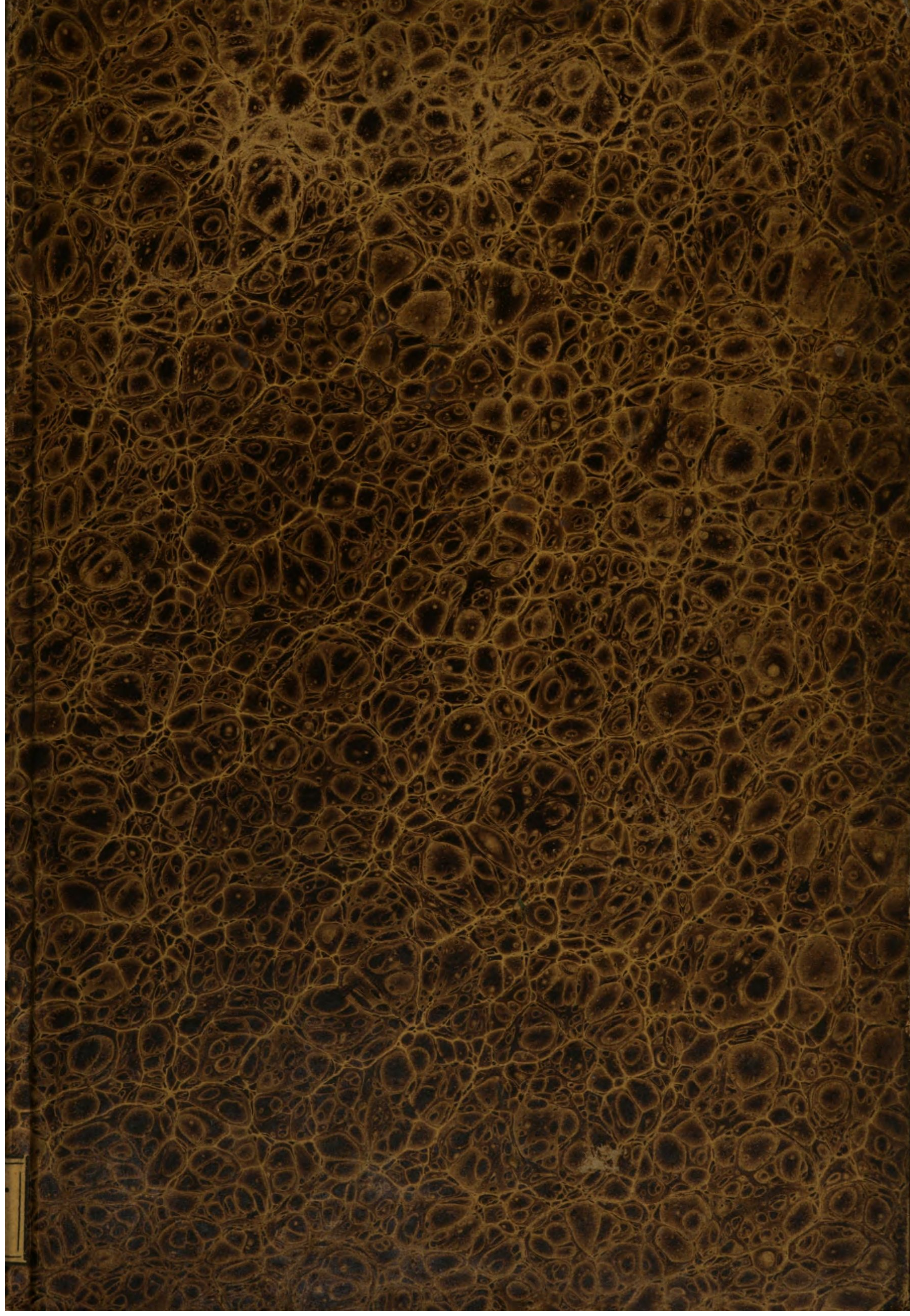




A. hydr.

635

Lumburg

DONUM
LUDOVICI II.

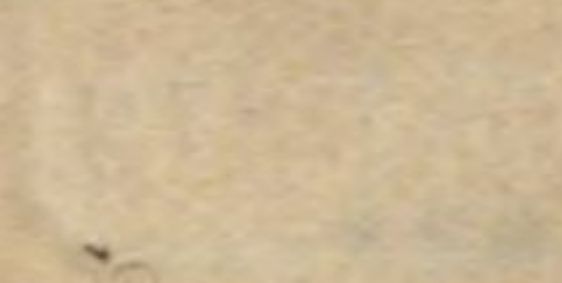
AUGUSTISSIMI
BAVARIÆ REGIS.

HAARDAU

der die ...

...

Leopold - Eisenbahn

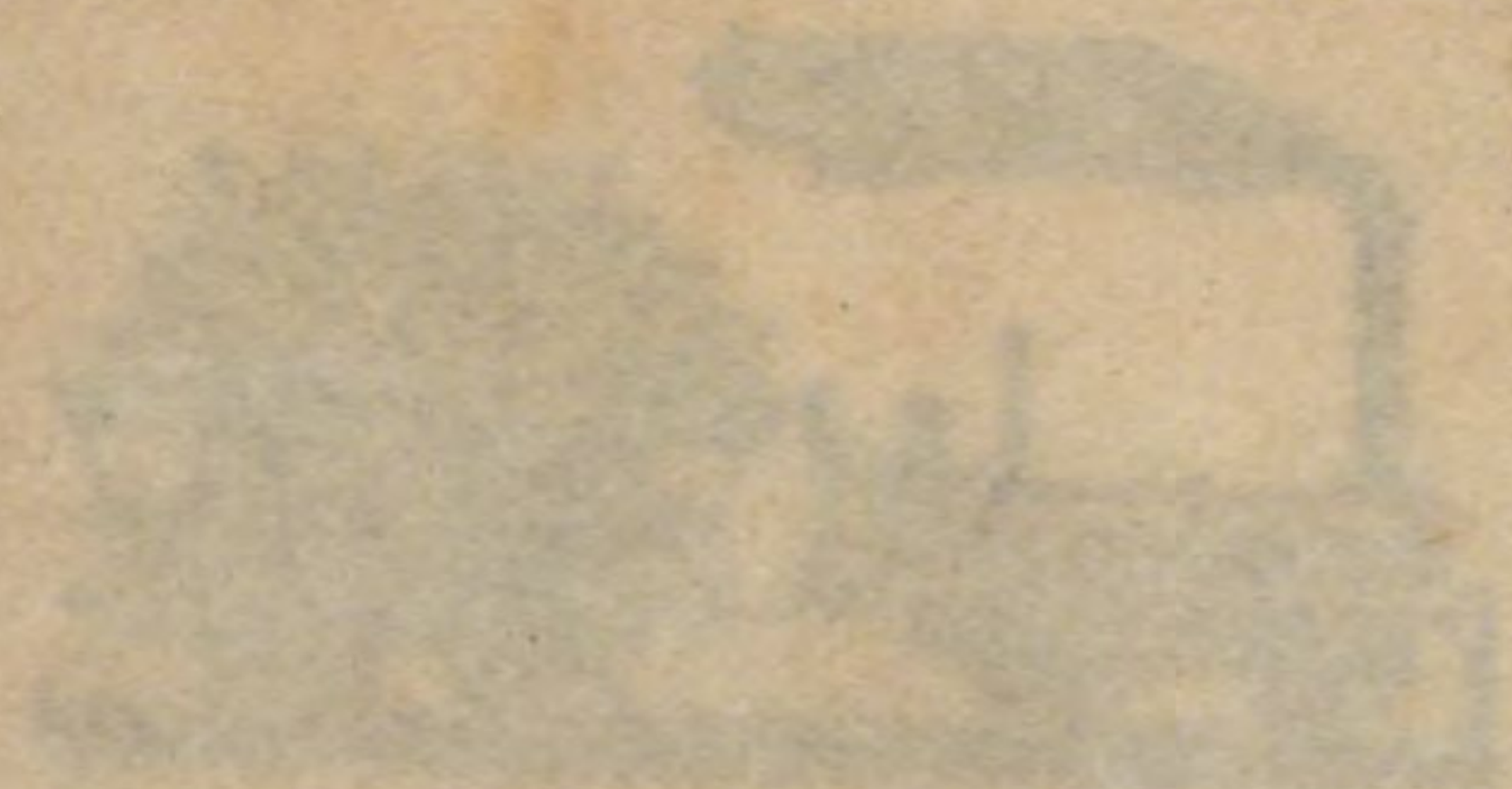


FLAMM ...

...

Sammlung

...



...

...

...



Phys: 280.

HANDBUCH

für die Actionäre

der

Leopold - Eisenbahn

von

FLORENZ nach **LIVORNO**

oder

S a m m l u n g

der auf dieses Unternehmen Bezug habenden Urkunden

bis zum 31. Mai 1841.

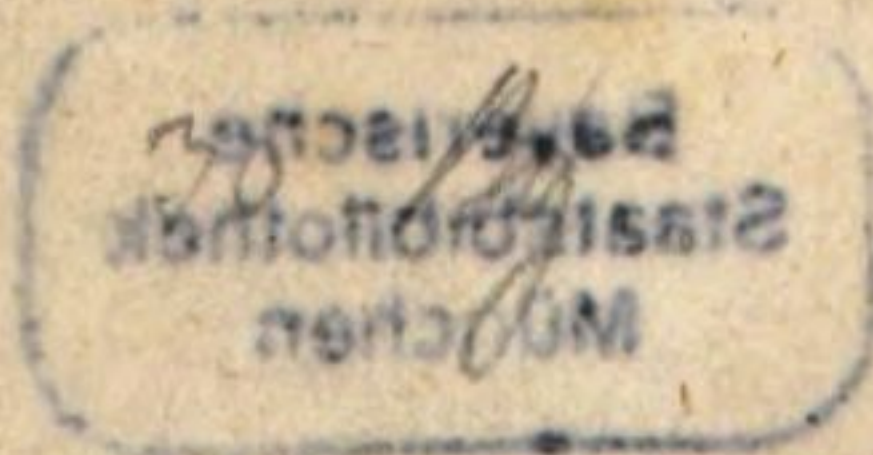


Augsburg, 1842.

Matth. Rieger'sche Buchhandlung.

Wien, bei Carl Gerold.

*h. 82.
Varia VI.*



HANDBUCH

für die Aktionäre

der

Leopold-Lothar



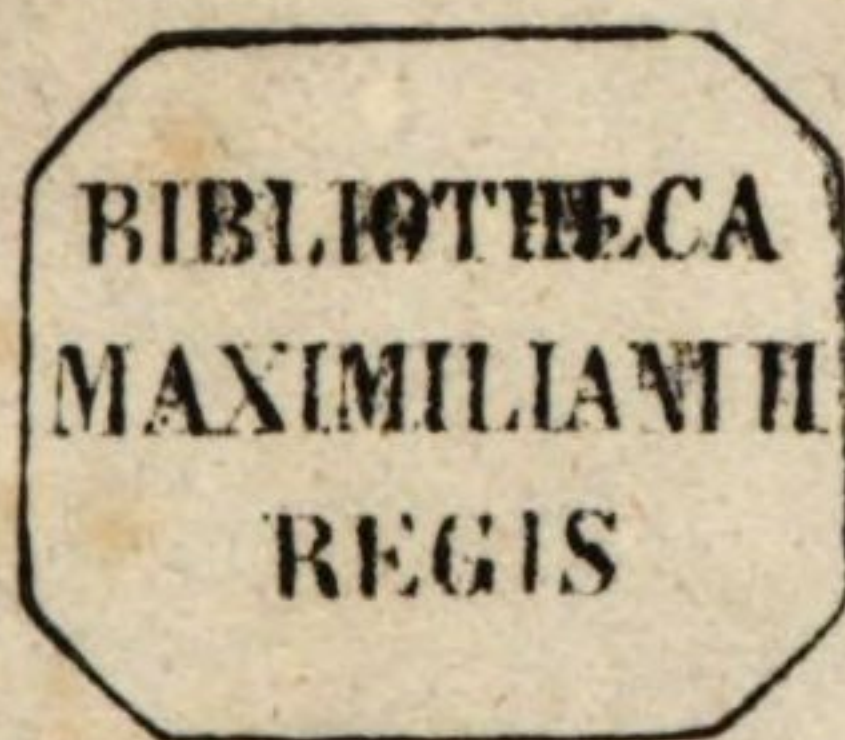
Florian nach Livorno

oder

Sammung

mit auf diese Unternehmung Bezug habenden Umständen

die vom 21. Mai 1841.



Albr. Volkhart'scher Druck.

Ausgabe, 1842.

Math. Hiegersche Buchhandlung

Wien, bei Carl Gerold

Bayerische
Staatsbibliothek
München

1842

Inhalts - Verzeichniss.

	Seite
Vorrede	
Allerhöchste K. K. Entschliessung vom 14. April 1858	1
Manifest der Urheber des Projects vom 24. April 1858	5
Bericht der toskanischen Commission über die Wahl der Linie, vom 5. Juli 1858	9
Bericht und Gutachten des Herrn Robert Stephenson vom 30. April 1859	16
Darstellung der im Jahre 1858 von Livorno in das Vereins- Gebiet eingeführten Waaren	48
über die Waaren aus dem Vereins - Gebiet nach Livorno ausgeführt	52
NB. Alle Waaren, welche von Livorno weg, nach der Toscana, und von daher nach Livorno gehen, berühren die Strasse von Livorno nach Florenz, ausgenommen ein sehr kleiner Theil, wel- cher auf der Strasse von Volterra fährt.	
Verschiedene Verzeichnisse des Personen - Verkehrs zwischen Pisa und Livorno	55
Bevölkerungs - Liste der verschiedenen Gemeinden zwischen Florenz und Livorno	61
Artikel des K. K. Beschlusses vom 25. Februar 1840	68

	Seite
Verzeichniss der Reisenden, mit Dampfschiffen, in Livorno angekommen, vom 1. Mai 1840, bis 30. April 1841	64
Motuproprio der Concession vom 5. April 1841	67
Bedingungen der Regierung	73
Statuten der Gesellschaft	94
Einberufung der Aktionäre für die erste Versammlung am 7. Juni 1841	121
Topographische Karte der Eisenbahn von Florenz nach Livorno	125

Vorrede.

Es hat uns im Interesse der gegenwärtigen Actionäre der Leopold - Eisenbahn, wie auch derjenigen, die es in der Folge werden könnten, nöthig geschienen, alle jene Documente zu sammeln und zu veröffentlichen, die auf dieses Unternehmen Bezug haben, welches dem Grossherzogthum Toscana, wie auch der Gesellschaft, die die Bahn auszuführen und in Gang zu setzen unternimmt, wie wir zuversichtlich hoffen, sehr viele Vortheile bringen wird.

Da ein sehr grosser Theil der Actionäre in Deutschland und Frankreich sind, so glaubten wir wohlzuthun, diese Veröffentlichung, nicht nur allein in unserer, sondern auch in ihrer Sprache zu machen, um so Alle, darin Betheiligten befriedigen zu können.

Durch die am 14. April 1838. (Seite 1.) erlassene souveraine Entschliessung dazu bevollmächtigt, publizirten wir am 23. des nämlichen Monats unser Manifest (Seite 5.), mit dem wir uns verpflichteten:

1. Das erforderliche Capital zur Erbauung einer Eisenbahn von Florenz nach Livorno, zu sammeln, mittelst dreissigtausend Actien, deren Auszahlung für eine jede, nicht mehr als 1000 Lire betragen dürfe;
2. Die Vorarbeiten für diese Eisenbahn machen zu lassen;
3. Innerhalb 18 Monaten erwähnte Vorarbeiten der K. K. Regierung vorzulegen, begleitet mit einem Ausführungs - Project und den Statuten der anonymen Gesellschaft, welcher die Anlegung der Bahn bewilligt werden würde, und die K. K. Sanction desshalb nachzusuchen.

Das gesuchte Capital, ist durch uns gänzlich gesammelt worden, vermittelst:

10546	Actien - Promessen	vom 1. Mai 1838	verzinsbar
171	dergleichen	vom 1. Mai 1839	verzinsbar
18983	dergleichen	vom 1. Mai 1840	verzinsbar
300	dergl. industrielle,	laut obenerwähntem Manifest.	
30000	Summa.		

Zufolge besagtem Manifest, verpflichteten wir uns, einen Theil der Gelder, welche wir von den Actionärs

sammeln würden, durch die bei Ankauf der Promessen, zu leistende Einlegung von 10 Procent in eine öffentliche Cassa zu deponiren, und ein anderer Theil würde in unseren Händen bleiben, um mit demselben die Auslagen für alle Verwaltungs - Spesen, für jene der Vorarbeiten und die Zahlung für die Zinsen, bestreiten zu können.

Bei Versprechung des Depositums hatten wir, nach dem urtheilend, was sich täglich unter unsern Augen ergab, die innigste Überzeugung, es wäre ein verzinsbares Depositum zu machen, wir müssen aber gestehen, dass wir uns in unsern Erwartungen getäuscht fanden. Denn, als wir uns am 18. Mai 1838 zu der K. K. Staats - Cassa verfügten, um die zuerst eingesammelten 500,000 Lire. zu hinterlegen, wollte man sie nicht nur allein, mit Vergütung jedwelchen Interesses, nicht empfangen, sondern sie auch nur als ein ganz gewöhnliches Depositum annehmen, d. h. mit allem Risiko unvorhergesehener Ereignisse, zu Lasten der Depositanten.

Alle durch uns, nach und nach eifrigst gemachten Verwendungen, um eine Aenderung dieser Verfügungen zu erhalten, blieben stets fruchtlos; und da, laut Artikel IV. der souverainen Entschliessung vom 14. April 1838, auf welche sich unser Manifest stützt, — beschlossen war: „wir seien, gegenüber der Dritten, für diese Summe direct verbindlich“ — so hatten wir Anlass zu befürchten, dass, wenn irgendwelche Unglücksfälle vorfielen, die Folgen ganz

auf uns zurückfallen, oder uns wenigstens einem Process aussetzen würden.

Aus diesem Grund verschoben wir weitere Depositi zu machen, und zogen vor, selbst die Wächter dieser Gelder zu seyn, für deren Verwahrung wir verantwortlich waren. Zu dieser Massregel ermuthigte uns auch die Berücksichtigung ihrer geringen Bedeutung, denn, wie wir oben bemerkten, beschränkte sich der Incasso während zwei Jahren, bloss auf eine Million Lire, von der die Hälfte bereits deponirt war, und die Andere durch die Spesen gemindert wurde, so wie uns auch die Meinung und der Rath verschiedener, achtbarer Actionäre dazu entschieden hat.

Im Frühling vorigen Jahrs dann, versetzte uns die Realisation — die Emission des Restes des Capitals, in ernsthafte Verlegenheit, und während dem wir nicht wussten, wo wir die Summen hinterlegen sollten, welche von Belang zu werden anfangen, und wesswegen wir genöthigt waren, zu dem System unsere Zuflucht zu nehmen, sie in die Cassen verschiedener, solider Bank - Häuser dieser Stadt (Florenz) zu deponiren, kam noch, um unsere Lage immer mehr zu verwickeln, das Verlangen, welches wenige Actionärs stellten, nämlich: „dass die Bedingung, dass die Gelder in einer öffentlichen Cassa deponirt werden müssten, eingehalten werde“ — und der Widerspruch Anderer „der uns verbot in das Depositum ohne Verantwortung der unvorhergesehenen Unglücks - Fälle, einzuwilligen.“ —

Bei so sich widersprechenden Ansichten und Meinungen, deren Eine Absichten zu hegen schienen, welche auf alles Andere, als das Beste unserer Gesellschaft gerichtet zu seyn, nicht erröthete, unsere Delicatesse in Zweifel zu setzen, und unser Ansehen zu verunglimpfen, eilten wir selbst vor das Tribunal — denn keiner der Contendenden betrat es ernsthaft, und verlangten einen richterlichen Ausspruch, welcher uns, von unserer Verantwortlichkeit entbände, sobald das Depositum, zu dem wir uns bereit erklärten, ausgesprochen worden wäre.

Das Urtheil erschien am 20. August vorigen Jahres um 5 Uhr Nachmittags, unsere Verbindlichkeit wurde aufgehoben, und folgenden Mittag den 21. August, fanden wir uns, um unserer Pflicht nachzukommen, mit all dem Geld bei der K. K. Staats-Cassa ein.

Alle diese Umstände haben uns von der Nothwendigkeit überzeugt, in den Statuten Vorsorge zu treffen, um jedem Verdacht zuvorzukommen und für die Verwendung der Gelder der Gesellschaft, welche manchmal unnütz liegen könnten, eine grössere Freiheit zu erlangen, in soferne die öffentlichen Cassen sie nicht mit Vergütung eines billigen Zinses, annehmen wollten.

Wir wollen jetzt über die Art, wie wir uns wegen den Vorarbeiten der Bahn benommen haben, Rechenschaft geben.

Der erste Punkt, auf den wir unser Augenmerk richteten, war die Wahl der Linie; ein Gegenstand grossen Streites in allen Ländern, denn jede Stadt, jeder Flecken, jedes Dorf, möchte gerne in seiner Nähe jene grosse Ader von Bewegung haben, aus der so viele Vortheile entspringen.

Um zu erkennen, was für das Beste, unseres Landes und der Gesellschaft, am geeignetsten seyn dürfte, ernannten wir, am 9. Mai 1838, eine Commission aus mehreren der achtbarsten Personen, die wir unter Mathematickern und Ingenieuren wählen konnten; um eine topographische Karte von grösserem Maasstabe von Florenz nach Livorno zu entwerfen; auf dem Terrain die Linien zu studiren, welche durchlaufen werden könnten, und endlich unter ihnen jene Linie zu wählen, welche, den Umständen gemäss, den grössern Vorzug in Betracht der Kürze, Bevölkerung, Handel, und weniger Schwierigkeit der Ausführung, darböte.

Die Commission beschäftigte sich mit dem grössten Eifer in diesem Auftrag; und am 5. July 1838 übergab sie ihren Bericht (Seite 9.), in welchem sie fast einstimmig die Wahl einer Linie im Arno - Thal beschloss.

Nachdem diese erste Verrichtung geschehen, gaben wir uns damit ab, einen geschickten Ingenieur zu finden, der schon andere Eisenbahnen ausgeführt hätte, und welcher

aufs neue, die von der Commission vorgeschlagene Linie, wie alle Berücksichtigungen, studieren, welche in Betrachtung zu ziehen wären, und dann entscheiden sollte, ob dieselbe vorzuziehen sey, und hernach über dieselbe alle technischen Vorarbeiten mache, um uns in möglichst kurzer Zeit, mit allen nöthigen Details begleitet, den Bericht und die Schätzung seiner Ausführung, sammt allen Planen und Zeichnungen des Baues, die dazu benöthigt werden dürften, vorzulegen. Unsere Wahl fiel, nach langer Prüfung, Correspondenz und Reisen im Auslande, wo die Eisenbahnen schon im Betrieb sind, vorzüglich in Belgien und England, auf den berühmten Ingenieur Herrn Robert Stephenson von London, derselbe, der jüngsthin und zur vollen Zufriedenheit der Actionärs, auch die grosse Bahn von London nach Birmingham, gebaut hat.

Herr Stephenson fand, dass die von der toscanischen Commission vorgeschlagene Linie durchaus die nützlichste und die geeignetste sey; und gleicher Meinung waren auch die Ingenieure Herr Hoppner und Herr Townshend, durch ihn an Ort und Stelle gesandt, sowohl um das Terrain zu studieren, als die nöthigen Notizen zur Vollendung seiner Arbeit aufzunehmen, welche uns von ihm, nachdem er persönlich an Ort und Stelle des Terrains neue Untersuchungen gemacht hatte, in seinem Bericht vom 30. April 1839. (Seite 16.), gehörig dargestellt, eingehändigt wurde. Er schlägt die ganze, zum Bau der Bahn nothwendige Auslage

auf 13¹/₂ Millionen toscanische Lire an, mit Innbegriff alles für den Betrieb derselben benöthigten Zugehørs.

Wir kommen nun schlüsslich auf den Dritten, uns mit unserm Manifeste vom 24. April 1838 festgesetzten Zweck zu sprechen, nämlich auf die Unterhandlungen, welche wir mit unserer Regierung gehabt haben, um die Concession zu den vortheilhaftesten Bedingungen, welche uns zu erhalten, immer möglich gewesen, zu erlangen.

Kaum dass uns Herr Robert Stephenson seine Ausarbeitung zugestellt hatte, beschäftigten wir uns unermüdet mit dem Ausführungs - Project, und in Begleitung des Berichts und der Schätzung obgenannten Herrn Stephenson, und eines Entwurfs der Statuten der anonymen Gesellschaft, überreichten wir diese Documente Seiner K. K. Hoheit am 4. Juny 1839, und diess beinahe 5 Monathe vor dem Zeitpunkt, den wir verlangt hatten — und der uns auch zugestanden wurde — um alle diese Operationen zu Ende führen zu können.

Die K. K. Regierung beschäftigte sich mit dieser Sache, und mit allerhöchster Entschliessung ddo. 25. Februar 1840, ertheilte Sie dem Königlichen Anwalt (Avvocato Reggio), und so auch dem Rath der Ingenieure die Aufträge, worü-

ber genannte Entschliessung handelt (Seite 58.) und Beide, in Erfüllung dieser Aufträge, nach Erhalt unserer mündlichen wie schriftlichen Bemerkungen, überlieferten S. K. K. Hoheit durch den Kanal des Secretärs der Finanzen, ihre Vorschläge, und während wir besagtem Finanz - Departement, die von uns verlangten Erklärungen zustellen, legten wir S. K. K. Hoheit die unterthänigste Bitte vor: „zu Gunsten der Gesellschaft einige Vorzugsrechte zu erhalten, jene nämlich: die Bahn mit dero erlauchten Nahmen zu schmücken; Befreiung von Eingangs - Zöllen für das Eisen, Maschinen, und andern Gegenständen, welche behufs des Baues der Bahn vom Auslande bezogen werden würden, Befreiung von der Bezahlung der Registrations - Gebühren auf die Acten der Gesellschaft, so lange die Bahn nicht befahren wird; und die Erlaubniss den Preiss der Expropriationen, wo diese auf Güter des Staats, oder frommer Stiftungen fallen, statt der Baarzahlung, in ewige Renten zu 4 procent per Jahr rückkaufbar, umzuwandeln.“

In Folge alles dessen, genehmigten S. K. K. Hoheit mit allerhöchsten Motuproprio ddo. 5. April 1841, und mit den Rescripten vom gleichen Tage, die in unserm Manifest vom 24. April 1838, besprochene anonyme Gesellschaft, die Statuten derselben, und die Capitoli, die Bedingungen ent-

haltend, unter welchen sie ermächtigt wurde, die erwähnte Bahn nach dem Entwurfe des Ingenieurs Rob. Stephenson, zu bauen, ihr die, durch uns erbetenen Vergünstigungen, in dem, im besagten Motuproprio, ausgedrückten Sinne, gewährend.

Während den, in den vergangenen drei Jahren stattgehabten Verrichtungen, über die hier oben die Rede war, haben wir uns auch damit abgegeben, den Personen- und Waaren - Verkehr auf der Strasse von Florenz nach Livorno, und die Bevölkerung dieses Strichs des Grossherzogthums, aufzunehmen. Diese Nachforschungen lieferten uns sehr glänzende Resultate, und wir veröffentlichen sie in den Documenten, welche der gegenwärtigen Sammlung auf Seite 48 bis 57 beigefügt sind.

Bei allen Ausgaben haben wir die grösste Sparsamkeit, wo nur immer möglich gewesen, beobachtet, dermassen dass sie, während unserer ganzen Leitung, in Folgenden bestehen:

Unkosten der Publication und Druck-		
kosten	Lire	4561 8 —
Verschiedene Verwaltungs - Unkosten . . .		12416 7 —
Uebertrag	Lire	16977 15 —

Uebertrag Lire 16977 15 —			
Erste Unkosten der Vorarbeiten der toscanischen Commission	15486	13	4
Reise - Kosten	5693	6	8
Vorarbeiten des Ingenieurs Herrn Rob. Stephenson	61351	5	4
Interessen von 3 Jahren an die Actionärs entrichtet, oder Interessen, welche vom 1. Mai 1841 noch auszubezahlen sind	203852	—	—
Summa Lire 303361 — 4			
Davon sind abzuziehen: erhaltene Vergütung auf einige Promessen, denen schon die Zinssen vom 1. Mai an gutgeschrieben wurden, und welche die 10 Procent einige Monate später bezahlt haben; wie auch die von der Spar-Cassa bezogenen Zinsen			
	4854	9	—
Total der Spesen Lire 298506 11 4			

Es bleiben jedoch noch verschiedene, noch nicht liquidirte, Publicationen und Verwaltungs - Spesen, zu bezahlen.

Das unsern Cassieren während ihrer dreijährigen Amtsführung schuldige Salair.

Die den Herren P. Senn et Comp. für Reise-Spesen, und Aufenthalts - Kosten in Florenz gebührende Entschädigungen.

Wegen diesen zwei letzten Rubricen, warten wir, da es sich dabei um unser eigenes Interesse handelt, und wir desshalb allein nicht geeignet sind, deren Liquidation vorzunehmen, auf den Verwaltungs - Ausschuss, welcher in der General - Versammlung der Actionäre, durch dieselben ernannt werden wird.

Es sey uns inzwischen die Bemerkung erlaubt, dass bei allen industriellen Unternehmungen unserer Zeit, sich die Beförderer derselben immer besondere, hernachfolgende, Vortheile reservirt haben, wo dagegen bei dem gegenwärtigen Unternehmen Selbe den einzigen Vortheil der Verfügung über die 300 unentgeldlichen Actien genießen, d. h. 4 procent auf das eingebrachte Capital, eine Schadloshaltung, welche gewiss Niemand für drei Jahre unablässiger Thätigkeit, Fleisses, und Mühe — durch einen glücklichen Erfolg gekrönt, — übertrieben finden wird. Uebrigens ist alles Mögliche für die Gesellschaft geschehen, und aller Nutzen, der aus diesem Unternehmen entspringen kann, wird ihr zu gut kommen, ohne durch die unmittelbaren, oder dauernden Lasten, zu Gunsten der Urheber, geschmälert, oder gar aufgehoben zu werden.

Es müssen aus demselben, für das allgemeine Wohl des Landes, grosse Vortheile erwachsen, und man kann sich leicht

davon überzeugen, sobald man berücksichtigt, was anderwärts, wo nur immer Eisenbahnen gebaut wurden, geschehen ist, und dem Eifer, welchen alle Staaten für die Beförderungen solcher Unternehmungen zeigen, erwägt.

Die geringen Schwierigkeiten, — wo nicht keine, — auf welche man beim Bau unserer Bahn, wegen Niveau und Terrain, stösst; (das Ganze geht auf flachem Land;) der grosse Zufluss der Bevölkerung; — der lebhafte Personenverkehr und Waaren-Transport auf dieser Strasse; — eine grosse Anzahl blühender Ortschaften, welche in ihrer Nähe liegen, so dass sie eher einer grossen Stadt gleichen; — ein mildes Klima; — gebildete, wohlhabende Einwohner; — der beständige, ununterbrochene Durchzug einer grossen Menge Reisender, welcher gegenwärtig durch das erleichterte Reisen, welches die vielen täglich in Livorno an- und abgehenden Dampfschiffe darbiethen, bedeutend zugenommen hat; — diess alles macht einen Zusammenfluss von günstigen Umständen, die unserer Gesellschaft eine ununterbrochene Dauer von Wohlfahrt versprechen.

In Nachahmung dessen, was in andern Manifesten geschieht, wäre es uns nicht schwer, glänzende Berechnungen ihrer muthmasslichen und wahrscheinlichen Resultate zu liefern; der häufige Missbrauch aber, welcher in diesem

Betracht statt gehabt hat, räth uns, davon abzustehen. Da wir überdiess dem Publikum die Documente und officiellen Nachweisungen unter Augen legen, ist es für Jeden leicht, die Rechnungen der wahrscheinlichen Einkünfte, nach seiner eigenen Ansicht herstellen zu können.

Und da endlich die Sektion von Livorno nach Pisa gleich gebaut und gleich befahren werden muss, so wird dadurch, — warscheinlich in den ersten Monaten des Jahres 1843 — eher ein wirkliches, positives, wie ein angenommenes, Resultat, erreicht.

Der Umstand, dass der Actionäre viele im Auslande sind, und fortwährend dort bleiben können, hat uns bewogen, ihnen jede mögliche Bequemlichkeit, sowohl für die Zahlung der Raten, und Einziehung der Zinsen und Dividenden, zu verschaffen; wie auch ihnen zu erleichtern, sich in der General - Versammlung, durch hiesige Personen, ihres Zutrauens, vertreten zu lassen, und ihnen selbst das Recht zu gewähren, Glieder der Verwaltung zu werden.

Unsere eifrigsten Wünsche zielen darauf, dass die Actionäre insgemeine sich beeilen mögen, den ersten General - Versammlungen beizuwohnen, und dass die Anwesen-

den in denselben, durch den allgemeinen Nutzen der Unternehmung, und nicht durch Privat - Zwecke und Rücksichten, geleitet werden, damit die Wahl der Vorstände der Gesellschaft, auf Personen falle, welche von den nämlichen Gesinnungen durchdrungen sind.

Diess ist die wesentlichste Bedingung des Gelingens der Unternehmung, und wir wollen uns schmeicheln, dass unsern Wünschen willfahrt werde.

So wünschten wir dann ebenfalls, dass alle unsere Landsleute, von dem Vortheil überzeugt seyn möchten, einen Theil ihrer Capitalien in diesem Unternehmen anzulegen, aus welchem sie, wie wir nach reiflicher Erwägung, Untersuchung und Nachforschung die völligste Ueberzeugung davon haben, ein höheres Interesse, als aus anderen Anlagen, beziehen werden. — Dieser unser Wunsch, stützt sich auf die, in andern Ländern gemachte Erfahrung, wo Fremde, beinahe das ganze Interesse solcher grossen Unternehmungen über sich nahmen, auf deren glücklichen Erfolg, der wo sie statthatten, nicht genugsam Bedacht genommen wurde, und wenn man dann durch die Thatsache sah, dass sie starke Zinsen abwarfen, und sich die Einheimischen mit

grössern Summen betheiligen wollten, als es von Anfang geschah, so mussten sie die Actien von den ersten, ausländischen Speculanten zu höhern Preissen aufkaufen.

Florenz am 3. Mai 1841.

Emanuel Fenzi.

Peter Senn & Comp.

Allerhöchste Entschliessung

vom 14. April 1838.

Verehrtester Herr!

Das Handlungshaus Peter Senn & Compagnie in Livorno berichtete Seiner K. K. Hoheit, dass es von Seite auswärtiger beglaubigter Kaufleute den Auftrag erhalten habe, für ein Capital im Betrag von mehreren Millionen Lire, zur Anlegung einer Eisenbahn von Livorno nach Florenz durch eine anonyme in Toskana zu bildende Gesellschaft, Interesse zu nehmen, und suchte um die Erlaubniss nach, von den Concurenten die hiezu benöthigten Capitalien zu sammeln, und inzwischen das Projekt zu dieser Eisenbahn zu entwerfen, alles jedoch auf eigene Gefahr und Kosten, in dem Vertrauen, dass Se. K. K. Hoheit geruhen würden, ihrem Handlungshause den Vorzug zu bewilligen, wenn Dieselben in allerhöchst Dero Weisheit sich entschliessen sollten, die Ausführung der Bahn zu genehmigen, falls die darauf bezüglichen Bedingungen der Annahme würdig gefunden werden sollten.

Ein anderes Gesuch im Wesentlichen desselben Zweckes und Inhalts wurde von dem Ritter Emanuel Fenzi, Kaufmann in Florenz, an Se. K. K. Hoheit gerichtet, und nachdem sich auf diese Weise besagter Cav. Fenzi und das obengenannte Handlungshaus Senn & Comp. zu derselben Absicht verbunden, näherten sie sich zusammen den Stufen des Thrones und stellten unterthänigst vor, dass sie sich zur Ausführung der

in ihren respektiven Gesuchen erbetenen Gegenstände in Gesellschaft vereinigt, und nun um die Erlaubniss bäten, sowohl von den Concurrenten das benöthigte Capital zu sammeln, um die erwähnte Eisenbahn von Florenz nach Livorno für Rechnung einer zu diesem Zwecke seiner Zeit sich bildenden anonymen Gesellschaft zu unternehmen, zu vollenden, und in den Gang zu setzen, als auch inzwischen auf ihre Rechnung, Risico, Gefahr und Kosten die nöthigen Plane zu entwerfen, indem sie sich hiezn geschickter und erfahrener Ingenieure bedienen würden, und nachdem diese Plane vollendet, das bezügliche Projekt dem K. K. Gouvernement zu überreichen, um auf den Grund desselben das Vorzugsrecht zu erflehen, wenn Seine K. K. Hoheit den Beschluss fassen würden, den Bau zu autorisiren, und die Bedingungen für anwendbar fänden.

Nachdem die von dem obgenannten Cav. Emanuel Fenzi und dem Handlungshause Senn & Comp. vereint dem K. K. Throne unterthänigst vorgelegte Bitte in reifliche Prüfung gezogen wurde, und in Erwägung, dass ein vollständiges und genau detaillirtes Projekt der erwähnten Eisenbahn von Florenz nach Livorno, und die Bedingungen, unter welchen eine sich bildende anonyme Gesellschaft die Ausführung übernehmen würde, einen direkten Einfluss auf die Entschliessung äussern können, ob es für die speziellen industriellen Verhältnisse Toskana's nützlich und zuträglich sei, den Bau derselben zu genehmigen, und dass, indem die Bittsteller die Verbindlichkeit übernehmen, die hiezu benöthigten Capitalien zu sammeln, vermittelt erfahrener technischer Personen die benöthigten Plane herzustellen, und das bezügliche Projekt zu entwerfen, alles für eigene Rechnung, Risico, Gefahr und Kosten, die von denselben erbetene Bewilligung des Vorzugsrechtes in dem Falle, dass Se. K. K. Hoheit beschliessen würden, den Bau der besagten Eisenbahn zu gestatten, und die Bedingungen für zulässig fänden, für eine angemessene Ausgleichung des Kostenaufwandes betrachtet werden kann, der im entgegengesetzten Falle ihnen gänzlich zur Last fallen würde: haben Se. K. K. Hoheit auf die Bitte des erwähnten Cav. Emanuel Fenzi und des Hauses Senn & Comp. geruht, denselben für den obbesagten Fall den er-

betenen Vorzug, jedoch unter den nachfolgenden nicht zu überschreitenden Bedingungen und Deklarationen zu bewilligen.

- 1) dass dieselben in dem Zeitraume eines Jahres, oder höchstens von 18 Monaten, vom 1. des künftigen Monats Mai an gerechnet, nachdem sie ganz auf eigene Sorge, Risiko und Kosten die benöthigten Plane entworfen, der K. K. Regierung ein vollständiges, genau detaillirtes descriptives Projekt mit Voranschlägen der besagten Eisenbahn vorlegen, welches ebenfalls auf ihre eigene Sorge, Risiko und Kosten zu erstellen ist, mit der genauen Angabe der Art und Weise und der Bedingungen, unter welchen sie sich vornehmen, dasselbe in Ausführung zu bringen, sowohl in soferne dieses das öffentliche, wie das Interesse der Privaten betrifft;
- 2) dass dieselben gleichzeitig mit der Ueberreichung des genannten Projektes ansehen machen sollen, wie viele Obligationen in gültiger Form für das benöthigte Capital sie gesammelt haben, um die erwähnte Eisenbahn auf Kosten und Rechnung einer anonymen Gesellschaft zu unternehmen, zu vollenden und in Gang zu setzen, welche sich zu dem besagten Zwecke für den Fall bilden würde, dass es Seiner K. K. Hoheit gefallen sollte, den Bau zu gestatten und die dessfallsigen Bedingungen die allerhöchste Genehmigung erhalten würden, mit dem Vorbehalte, dass bei dem Ankauf der Actien, wenigstens für ein Sechstel des Capitaless, die Eingeborenen oder in Toskana Domizilirenden, welche an dem Unternehmen Theil zu nehmen wünschen, vor den Auswärtigen den Vorzug haben sollen;
- 3) dass, im Falle Seiner K. K. Hoheit nicht gefiele den Bau besagter Bahn zu gestatten, oder die desfallsigen Bedingungen die allerhöchste Genehmigung nicht erhalten sollten, es sich von selbst versteht, dass alle von dem genannten Cav. Fenzi und dem Handlungshause Senn & Comp. aufgewandten Kosten denselben zur Last bleiben, ohne von der K. K. Regierung eine Rückerstattung oder irgend eine Vergütung, unter was immer für einem Vorwand, Gestalt oder Titel, verlangen oder ansprechen zu können;

4) dass besagter Fenzi und das Haus Senn & Comp. gegen Dritte für Vorausbezahlungen, die sie als Caution für Erfüllung der gesammelten Subscriptionen einfordern würden, direkt verantwortlich seien, da die K. K. Regierung nur dem genannten Fenzi und dem Hause Senn & Comp. gegenüber, und zwar einzig nur für jene Summen eine Verbindlichkeit übernimmt, rücksichtlich deren, nachfolglich mit ihnen das Depositum in eine öffentliche Cassa combinirt und gemacht werden würde.

Ew. Gnaden wird dem genannten Cav. Emanuel Fenzi und dem Hause Senn & Comp. die obenausgesprochene allerhöchste Entschliessung eröffnen, und ich habe indessen die Ehre mit der grössten Ehrerbietung zu verbleiben

Euer

K. K. Sekretär der Finanzen

am 14. April 1838.

V. F. CEMPINI

L. Pratellesi.

Sig. R. Advokat

Verglichen und beglaubiget

L. Pratellesi.

Manifest

vom 24. April 1838.

Seine K. K. Hoheit, der Grossherzog unser Allergnädigster Herr, haben mittelst allergnädigster Entschliessung vom 14. corr. geruht, dem Unterzeichneten Cav. Emanuel Fenzi von Florenz und dem Peter Senn & Comp. in Livorno auf ihre zu diesem Zwecke unterm 12. desselben Monats in Gesellschaft überreichte Bitte die Erlaubniss zu bewilligen, auf dem Wege von Aktien das benöthigte Capital zu sammeln, um eine Eisenbahn von Florenz nach Livorno zu unternehmen, zu vollenden und in Gang zu setzen, für das Interesse einer anonymen zu diesem Zwecke seiner Zeit zu bildenden Gesellschaft, wie auch inzwischen für ihre Rechnung, Risiko, Gefahr und Kosten die erforderlichen Plane, vermittelt geschickter und erfahrener Ingenieure zu entwerfen, und nachdem dieses geschehen, der K. K. Regierung das Ausführungs-Projekt zu unterlegen, und hierauf gegründet das Vorzugsrecht nachzusuchen, wenn Seine K. K. Hoheit beschliessen würden, den Bau zu gestatten, und die Bedingungen für annehmbar fänden.

Die Unterzeichneten bieten demnach allen jenen, welche an der obengenannten allergnädigsten Bewilligung Antheil zu nehmen wünschen, folgende Uebereinkunfi und Bedingungen, als:

I. Das zu diesem Unternehmen erforderliche Capital ist auf dreissig Millionen toskanische Lire berechnet, und es werden für diese Summa 30,000 Promessen, jede zu 1000 Lire emittirt, diese Promessen werden von einer Matrikel abgetrennt, und von den unterzeichneten beiden Gesellschaftern unterschrieben; da aber diese Operation eine gewisse Zeit erfordern wird, so werden für den Augenblick provisorische Empfangsscheine ausgestellt, nach deren Präsentation in dem Zeitraum von dreissig Tagen die obengenannten Aktien-Promessen ausgeliefert werden, welche

nach dem Wunsche der Concurrrenten, au porteur oder auf den Empfänger lauten können, in letzterem Falle ohne Verantwortlichkeit der Verifikation der Gira, wenn nicht ein zuvor eingelegter Widerspruch vorliegt.

II. Bei der Anmeldung haben die Concurrenten zehn Procente von der Summe, mit welcher sie Theil zu nehmen wünschen, in die Hände der beiden Unterzeichneten, zu entrichten, welche diese Einzahlungen verwenden werden, zum Theil zu einem Depositum in eine öffentliche Cassa, und zum Theil zur Bestreitung der Spesen zur Ausführung des Projectes. Diese Einzahlungen werden 4% jährliche Zinsen tragen auf Rechnung der Gesellschaft, vom nächsten 1ten May an.

III. Alle zur Herstellung der Plane nothwendig werdenden, sowie alle andere auf die obengenannte Operation bezüglichen Kosten fallen den respektiven Aktien pro rata zur Last.

IV. Die unterzeichneten Gesellschafter machen sich verbindlich, in dem möglichst kurzen Zeitraume, und längstens in achtzehn Monaten, vom nächsten 1. Mai an gerechnet, die Beendigung der Plane zu bewerkstelligen, und der K. K. Regierung das Ausführungs - Projekt und die Statuten der sich zu bildenden anonymen Gesellschaft vorzulegen; welche nach denselben Grundlagen entworfen sein werden, die anderen ähnlichen Unternehmungen als Norm gedient haben.

V. Die Emission der Aktien - Promessen, anfänglich provisorisch von den obenangezeigten Empfangsscheinen vertreten, wird al pari statt haben, und am 27. corr. beginnen, und zwar in einem zu diesem Zwecke eingerichteten Lokale in der Bank unter der Firma Emanuel Fenzi & Comp., in hiesiger Stadt auf der Piazza del Granduca gelegen, von Morgens 9 bis Nachmittags 3 Uhr, und wird so alle Tage, die Feiertage ausgenommen, fortgefahen.

VI. Da zufolge der Allergnädigsten Bestimmungen ein Sechstel, nämlich ein Capital von fünf Millionen circa oder fünftausend Promessen für Aktien, jede zu tausend Lire für Einwohner von Toskana und daselbst domizilirende Auswärtige, die an dem Unternehmen Theil zu nehmen wünschen, reservirt bleiben soll, so bleibt demnach festgesetzt, dass die erste Emission zum

Vortheil derselben statt finde; im Anbetrachte der vielfältigen Nachfragen, welche bereits angemeldet wurden, kann jedoch keine höhere Abgabe als von 50 Aktien, oder eines Capitals von 50,000 Lire, auf einen und denselben Namen, bewilligt werden. Jeder der Concurrenten hat das zu diesem Zwecke aufliegende Anmeldungs-Register zu unterzeichnen, und die nach Art II. vorgeschriebene zehn Prozente Vorausbezahlung zu entrichten, wofür er die Empfangsbescheinigung empfängt, vermittelst welcher ihm in dem Termine von 30 Tagen die Aktien-Promessen ausgefertigt werden.

VII. Die unterzeichneten Gesellschafter reserviren sich 300 Industrie - Aktien, jede zu 1000 Lire, unentgeltlich zu ihrer Disposition, um die zur Vollendung dieses Unternehmens geleistet werdenden Dienste zu belohnen.

VIII. Wenn das gesammelte Capital das Bedürfniss für das Unternehmen überstiege, so kann von den Concurrenten nur jener Theil der Zahlung in Empfang genommen werden, welche zur Vollendung der Bahn erforderlich seyn wird.

IX. Wenn es sich im Gegentheile, nachdem das Ausführungs - Projekt genehmiget, und die anonyme Gesellschaft in Kraft getreten sein wird, zeigen sollte, dass das gesammelte Capital, entweder wegen einer für nothwendig erachteten doppelten Bahn, oder einer für nützlich gehaltenen grössern Verzweigung, nicht hinreichend wäre, so wird die anonyme Gesellschaft den Unterzeichneten die Vollmacht ertheilen können, jene weitere Anzahl Aktien, die sie noch nothwendig glaubt, zu emittiren.

X. Es kann keinerlei neue Einzahlung gefordert werden, bis Seine K. K. Hoheit nicht über die Konstruktion der Bahn seinen Willen erklärt, und das Projekt bewilliget, und bis sich die damit befassende anonyme Gesellschaft constituirt haben wird.

XI. Wenn es Seiner K. K. Hoheit nicht gefallen sollte, den Bau der Strasse zu bewilligen, oder durch irgend ein unvorhergesehenes Ereigniss das Ausführungs - Projekt nicht ins Werk gesetzt werden könnte, so werden die Inhaber der Aktien-Promessen die voraus bezahlten zehn Prozente, mit Abzug der nöthig gewordenen Ausgaben für die Plane und anderer

Verwaltungskosten, worüber sich auf jedwedes Verlangen der Betheiligten in legaler Form auszuweisen ist, wieder zurückbezahlt.

XII. Die anonyme Gesellschaft wird, sobald dieselbe constituirt sein wird, das Recht haben, zu decretiren, dass jene Aktionäre, welche die respektiven Raten zwei Monate, nachdem solche verlangt worden, nicht auf das pünktlichste einzahlen, sich dadurch jedes Rechtes verlustig erklären, und die eingelegte Vorausbezahlung verlieren, welche der Gesellschaft im Allgemeinen zu gute geht. Die Statuten, welche die Bestätigung der K. K. Regierung erhalten werden, gelten als Gesetz und verbinden alle Aktionäre.

Dieses Unternehmen bietet die grössten Vortheile, und nach allen angestellten Berechnungen werden wenige Bahnlinien in Europa eine passendere Lage aufzuweisen haben. Die neue Strasse, die die Allerhöchste Munifizenz bereits ihrem Ende zugeführt hat, und die von Florenz in kurzer Zeit an das Adriatische Meer hinleiten und sich mit einem Dampfbootdienst von Triest bis an den ihrer Mündung nächst befindlichen Hafen verbinden wird, wird Passagiere und Waaren in ungefähr vierzig Stunden von Livorno nach Triest und umgekehrt führen, und ihre Centrallage in Italien sichert ihr noch die Wohlfahrt in vielen andern Berücksichtigungen.

Florenz, den 24. April 1838.

Die zwei Genossen des Projektes zum Bau einer Eisenbahn
von Florenz nach Livorno

E. Fenzi - Peter - Senn & Comp.

Bericht der toskanischen Commission über die Wahl einer Eisenbahnlinie von Florenz nach Livorno.

Die Deputation, welche die technischen Studien *) für den Bau einer Eisenbahn von Florenz nach Livorno vorzubereiten hatte, begann ihre Arbeiten damit, dass sie alle möglichen Richtungen ins Auge fasste, die ihr eine örtliche Untersuchung zu verdienen schienen, behufs der sofortigen Wahl der für die Anlage der beabsichtigten Eisenbahn passendsten und vortheilhaftesten Linie.

Hierauf ging man daran, jedem Ingenieur eine oder mehrere Linien anzuweisen, damit er sie bereise und in technischen und ökonomischen Beziehungen, nämlich in Hinsicht auf Schwierigkeiten des Terrains, Länge und Bevölkerung studire.

Sobald die Ingenieure die jedem derselben anvertrauten Aufträge erledigt hatten, begann die versammelte Deputation jegliche der studirten Linien zu prüfen und darüber zu verhandeln. Diese vergleichende collegialische Berathung drehte sich um nachfolgende Linien.

A. Linie am linken Ufer des Arno.

Sie beginnt von Florenz bei dem Thore S. Frediano zur Linken der Heerstrasse (Strada Regia), lässt Malmantile auf

*) Die Deputation war aus folgenden Individuen gebildet: dem Obersten Grafen Ludwig Serristori, als Präsident; dem hochwürdigen Pater Johann Inghirami, Professor Jos. Pianigiani; dem Architekten Franz Leoni; dem Ingenieur Thomas Bianchi; den Architekten Dominicus Giraldi, Joseph Martelli und Ludwig Betarini; dem Ingenieur Paul Folini.

der Seite des Arno liegen, nähert sich durch das Thal von Pesa den Orten Montelupo und Empoli, zieht sich von da zwischen Montopoli und S. Romano bei Pontedera vorüber, geht in der Nähe des Florentiner Thors der Stadt Pisa vorbei, und wendet sich endlich gegen Livorno, wo sie bei dem neuen innern Hafen (Nuova Darsena) ausläuft.

Distanz 54 $\frac{1}{4}$ toskanische Meilen.

B. Linie mittelst eines kurzen Abschnittes auf der rechten Seite des Arno und dann fortwährend auf dem linken Ufer.

Sie geht aus von Florenz bei der Porta al Prato auf der Seite der königlichen Meierhöfe (Reali Cascine), zieht sich über Signa, überschreitet den Arnofluss bei der Wendung der dortigen Mühle, geht von da über Montelupo, nähert sich Empoli, vermeidet die Hügel von San Romano, wendet sich in die Nachbarschaft von Pontedera, und fällt von diesem Punkte an mit der vorhergehenden Linie zusammen.

Distanz 56 Toskanische Meilen.

C. Linie zwischen Prato, Pistoja und dem Arno.

Ihr Ausgangspunkt ist von der Porta al Prato auf der Seite der Reali Cascine, sie wendet sich nach Castel Guidi, indem sie die Stadt Prato 3 toskanische Meilen, die Stadt Pistoja 3 $\frac{1}{2}$ Meilen entfernt liegen lässt, durchschneidet bei Poggio al Vento die Bergkette des Monte Albano, nähert sich Fucecchio, überschreitet den Arno bei la Rotta, und läuft dann in der Nähe von Pontedera hin. Von diesem Punkt an bis nach Livorno vereinigt sie sich mit den beiden obigen Linien.

Distanz 60 toskanische Meilen.

D. Linie über Prato und Pistoja.

Sie beginnt von Florenz bei der Porta al Prato auf der den Reali Cascine entgegengesetzten Seite, so dass sie sich leicht ins Innere der Stadt bis auf den Platz von Santa Maria Novella Vecchia fortführen liesse, sie nähert sich bis auf kleine Entfernung den Städten Prato und Pistoja, durchschneidet bei Seravalle die Bergkette des Monte Albano, biegt sich zwischen Monte Catini und Monsummano in die Richtung gegen Livorno, umgeht den Sumpf (Padule) von Bientina, und nachdem sie den Arno bei Fornacette überschritten, läuft sie wie die obigen Linien, in der Nähe von Pisa vorübergehend, auf Livorno aus.

Distanz 63½ toskanische Meilen.

Nach einer Discussion, die sich durch mehrere Tage hinzog und auf alle die Data stützte, welche Präliminarstudien an die Hand geben können, erkannte die Deputation den Vorzug der mit A und B bezeichneten Linien zu, und zwar mit einer Majorität von 7 gegen 2 Stimmen. Zwischen den Linien A und B liess die Deputation die Wahl noch unentschieden, sie späteren vollständigeren Studien vorbehaltend.

Was die Sektion der Linien von Pontedera bis Livorno betrifft, gab die Deputation, mit einem Stimmenmehr von 8 gegen 1, vor der geraderen Linie zwischen Pontedera und Livorno mit einem Arm gegen Pisa derjenigen den Vorzug, welche von Pontedera ausgeht, in der Nähe von Pisa vorüberzieht und zu Livorno bei der neuen Darsena ein Ende hat.

Man erachtet es als sachdienlich für das öffentliche und Privat-Interesse, dass der Bau der Eisenbahn von Florenz nach Livorno mit der Pisa - Livorneser Bahnstrecke beginne. Diese Sektion würde vor den andern folgende Erleichterung darbieten:

- a) bequeme und schnelle Ausführung der Arbeiten wegen des geringen Werthes der zu expropriirenden Grundstücke;
- b) wegen der kleinen Zahl der Güterbesitzer;
- c) weil auf dieser Strecke keine Niederreisung von Gebäuden nöthig ist.
- d) weil man hier nur auf eine kleine Anzahl von Strassen und Wasserrinnsalen stösst, welche überdiess leicht übersetzbar sind und daher nur geringfügige Bauarbeit veranlassen; *)
- e) endlich weil dieses ganze Terrain in einer vollkommenen Ebene liegt, die sich nur unmerklich gegen das Meer absenkt.

Auf der beigegeführten topographischen Carte, die unter der Leitung des hochwürdigen Paters Inghirami von den „frommen Schulen“ entworfen ist, sieht man die Linien verzeichnet, welche die Deputation ihrer Prüfung unterziehen zu müssen glaubte.

Die mannigfaltigen statistischen Beweise und Documente, die bey dieser Gelegenheit von der Deputation in Betracht gezogen worden sind, haben sie nur noch weit mehr von dem Nutzen überzeugt, der für ganz Toskana und für die Gesellschaft der Unternehmer aus dem Bau der beabsichtigten Eisenbahn fliessen wird.

Zwei Documente insbesondere, die auf allerhöchstem Befehl abgefasst und von den k. k. Dikastereien **) mitgetheilt worden

*) Ein anderer sehr günstiger, jedoch allen Sectionen der Eisenbahn gemeinsamer Umstand, welcher die Kosten ihres Baues beträchtlich vermindern muss, ist, dass sich die Materialien alle im Ueberflusse und von bester Qualität an den Ufern des Arno vorfinden, und dieser Fluss ist ein Communicationsweg, welcher, in Verbindung mit dem des schiffbaren Canals zwischen Pisa und Livorno, das Mittel darbieten wird, dieselben wohlfeil an alle die verschiedenen Punkte der Linie zu transportiren.

**) Die Generaladministration der Douanen gab in der Einleitung zu einer Sammlung ihrer Register für das Decennium 1826 — 1835 die Notiz,

sind, haben die Aufmerksamkeit der Deputation auf sich gezogen, und ihre Ueberzeugung immer mehr befestiget. Das erste derselben beweist, dass der jährliche Transport von Waaren, Vieh u. s. w. auf der gegenwärtigen Strasse von Florenz nach Livorno sich bloss in den Artikeln, welche die Douanen registriren, auf nicht weniger als 318 Millionen Pfund beläuft. Das zweite Document liefert die Nachweise, dass die dermalige jährliche Personencirculation auf der besagten Strasse die Zahl von 300,000 Individuen übersteigt.

Und hier drängt sich dem Geiste unwillkürlich folgende höchst wichtige Thatsache auf, welche man auf allen Eisenbahnen beobachtet. Durch ihren Betrieb wird die Circulation

dass auf der gegenwärtigen Strasse von Florenz nach Livorno die mittlere jährliche Circulation von Waaren u. s. w. 318 Mil. Pfund schweres Gewicht beträgt. Es war jedoch nöthig zu bemerken, dass diese Ziffer unter der Wahrheit bleibt, indem man 317 nicht mautbare Artikel und darüber zählt, sowie denn die ganze Bewegung der einheimischen Producte auf allen Theilen der Landesstrassen, welche die Weggeld erhebenden Städte (le Città Gabellabili) nicht berühren, abgabefrei ist. Dies sind Gewichtstransporte, deren Quantitäten sich hier nicht in Ziffern ausdrücken lassen, welche aber obiges Zahlenresultat bedeutend vergrössern. Die Direktion der Gewässer und Strassen machte in Folge einer effectiven Berechnung die Mittheilung, dass auf der Strasse von Florenz nach Livorno, und umgekehrt, binnen sechs Monaten, nämlich vom Februar bis zum Julius 1836, ein Verkehr von 124,752 Personen in allerlei Arten von Wagen durch ihre Beamten nachgewiesen ward, was also für das Jahr, in runder Zahl, eine Circulation von 340,000 Individuen herausstellt. Auch hier ist nöthig zu beachten, dass in jener Zahl die der Fussgänger nicht enthalten ist, und dass es nicht möglich war, den ganzen Personenverkehr auf den verschiedenen Zwischenpunkten jener Strasse mit zu berechnen. Diese Lücken wird man sich vergegenwärtigen müssen, weil durch sie der von der Direction der Gewässer und Strassen ermittelte Personenverkehr hinter dessen wahren Betrag zurückbleibt. Wer einmal die jetzige Strasse zwischen Florenz und Livorno bereist hat, weiss, welcher frequente und beständige Verkehr mittelst der verschiedensten Transportmittel auf derselben stattfindet.

der Passagiere im Vergleich mit derjenigen, welche auf den gewöhnlichen Strassen statt hat, verdoppelt, verdreifacht u. s. w., wie man diess auf den Eisenbahnen von Liverpool, Antwerpen, Nürnberg und andern erfahren hat, die wir der Kürze halber hier nicht anführen. Es ergibt sich also der vernünftige Schluss, dass durch den Betrieb der projectirten Eisenbahn von Florenz nach Livorno der gegenwärtige Personenverkehr zwischen diesen beiden Städten analoge Vermehrungen erfahren werde.

Eine besondere Erwägung verdienen die gegenseitigen Lagen der Städte Livorno und Florenz. Die erstere von diesen Städten steht, abgesehen von der gewöhnlichen Schifffahrt, vermittelt der Dampfboote im frequentesten und im regelmässigen Verkehr mit den vornehmsten Häfen des Mittelmeers und mit denen der Levante.

Die andere Stadt, welche jährlich von einer grossen Anzahl Fremder besucht wird, steht in Verbindung mit den Häfen des adriatischen Meers und mit Ober- und Unter-Italien mittelst der Heerstrasse nach Bologna, Forli, Ancona und Rom.

Die Wichtigkeit der Provinzialstrassen und Comunalwege gehört ebenfalls zu den Bedingungen des Erfolgs der Eisenbahnen, wegen der Leichtigkeit, die sie darbieten, zu den verschiedenen Stationen derselben zu gelangen.

Wo ist ein Land, das deren eine grössere Anzahl und in so vortrefflichem Stande darbietet wie Toscana?

Eine solche Menge secundärer Verbindungswege ist eine Folge der Lage unseres innern Handels und Wandels, der sich in Toscana weit mehr als anderwärts ausgebreitet und in Tausende von Händen vertheilt findet, Dank sei es unserm System einer vollkommenen freien Concurrenz.

Die verschiedenen Stationen der Eisenbahn werden ganz insbesondere alle diejenigen anziehen, welche die Bedürfnisse der in der Nähe liegenden Ortschaften dermalen nothwendig und häufig nach Livorno, Florenz, Pisa, oder auch nach den

andern kleineren Geschäftsmittelpunkten führen, die auf der Eisenbahnlinie oder in deren Nachbarschaft gelegen sind.

Und eine solche Bewegung ist die natürliche Begleiterin der an unserem inländischen Verkehr haftenden Gewohnheiten.

In der That zieht der Handels- oder Gewerbsmann in den meisten Fällen es vor, sich selbst auf den Weg zu machen, um mit den Artikeln, die er in seinem Geschäft nöthig hat, sich zu versehen, zum Unterschiede von vielen andern Ländern, wo dergleichen an und für sich minder bedeutendere Transactionen durch Correspondenz abgemacht werden.

Die fast jeden Tag sich erneuende Befriedigung solcher Bedürfnisse veranlasst auf der Florentiner - Livorneser Strasse ein beständiges Hin- und Herwandern von Menschen in jeder Stunde des Tages und in jeder Jahreszeit.

Und wer vermöchte Schranken dem Impuls vorzuzeichnen, welchen eine Eisenbahn jeder vom inländischen Handel und Gewerbe abhängigen Art des Verkehrs mittheilen wird?

In der innigsten Ueberzeugung von dem unermesslichen öffentlichen Nutzen dieses grossartigen Werks, wenn es richtig geleitet wird, schliessen wir gegenwärtigen Bericht, indem wir den lebhaften Wunsch ausdrücken, den Ban der Florentiner - Livorneser Eisenbahn möge bald und sorgfältig ausgeführt werden können, zum Ruhme des Fürsten, zur Ehre Toskana's und zum Vortheile seiner Einwohner nicht minder als der sie bauenden Gesellschaft.

Florenz, den 3. Julius 1838.

Der Präsident der Deputation

Ludwig Seristori.

Bericht und Gutachten

des Herrn Robert Stephenson von London.

An die PP. Emanuel Fenzi,

Peter Senn & Comp.

Florenz, den 30. April. 1839.

Ihren Wünschen gemäss habe ich das Terrain zwischen Livorno und Florenz zu dem Zwecke untersucht, zu ermitteln, welche Gelegenheiten dasselbe zum Bau einer Eisenbahn darbiete. In gegenwärtigem Bericht lege ich Ihnen das Ergebniss meiner Beobachtungen vor.

Da zwischen uns die Uebereinkunft getroffen worden, dass ich aus England zwei meiner Gehülfen an Ort und Stelle schicken sollte, um auf dem fraglichen Terrain alle diejenigen Vorarbeiten auszuführen, welche nöthig waren, um mich zur genauen Bestimmung sowohl des Zugs der zu wählenden Eisenbahnlinien als auch der Baukosten zu befähigen, so ertheilte ich denselben alle die Instruktionen, die mir durch den Präliminarbericht der toskanischen Commission, deren Präsident der Herr Graf Seristori war, eingegeben worden.

Insofern die Plane, welche jenen Bericht begleiten, mich befähigt hatten, mir eine allgemeine Idee von der zu bevorzugenden Linie zu bilden, deutete ich meinen Gehülfen (während ich ihnen jedoch anempfahl das ganze Terrain zu untersuchen) die Linie, welche sich dem Augenschein als die beste darstellte, mit dem Bemerken an, dass sie auf dieselbe ihr besonderes Augenmerk richten möchten, dies aber immer unter der Voraussetzung, dass sich nach ihrer Ankunft an Ort und Stelle nicht starke Beweggründe ergeben würden, eine andere passendere Linie zu verfolgen.

Die Commission hatte vier verschiedene Linien erforscht, auf welche sie sich in ihrem Bericht bezieht und sie mit den Buchstaben A, B, C und D bezeichnet. Sie hatte den Linien A und B den Vorzug gegeben, wobei sie jedoch die Wahl zwischen diesen beiden einer weiteren reiflicheren Entscheidung vorbehielt. Endlich hatte sie sich zu Gunsten einer Linie ausgesprochen, welche von Ponte d'Era nach Livorno, Pisa berührend, anstatt nach letzterer Stadt zu kommen, mittelst einer Abzweigung, ausgehend von der geraden Linie, zwischen Ponte d'Era und Livorno.

Insoferne ich das Gutachten der Commission als den Ausdruck der Gesinnungen und Wünsche des Landes im Allgemeinen betrachte, beziehe ich mich darauf mit einiger Selbstzufriedenheit, weil dasselbe grossen Theils mit meinen eigenen Ansichten, die ich mir nach reiflicher Ueberlegung gebildet, zusammenfällt.

Nachdem meine Gehülfen das Terrain und die vier vorgeschlagenen Linien untersucht hatten, wählten sie, um solche meiner Prüfung zu unterstellen, diejenige Linie aus, welche die Grundlage des gegenwärtigen Berichtes bildet, und welcher ich, unter einigen vorläufigen Modifikationen, gleichfalls den Vorzug gegeben habe.

Bevor ich jedoch fortfahre, Ihnen umständlichen Bericht darüber abzustatten, erachte ich es für geeignet, die Gründe auseinander zu setzen, die mir zur Leitung gedient haben, und um es auf die klarste und bestimmteste Weise zu thun, lenke ich Ihre Aufmerksamkeit auf die Lage der Haupttheile des Terrains, in welches die vorgeschlagenen Eisenbahn-Linien fallen.

Wenn man auf die Karte von Toskana und zwar auf den Theil, welcher den Gegenstand unserer Untersuchung bildet, einen Blick wirft, so ist leicht zu erkennen, dass, während nahebei die Hälfte des Raums aus einem niedrigen und ebenen Terrain besteht, die andere Hälfte im Gegentheil mehr oder minder von einer beträchtlichen Bergkette durchschnitten wird, welche, da sie nur an einer einzigen Stelle vollkommen durch den Arno - Fluss unterbrochen ist, mit Ausnahme dieser einzigen Stelle nur sehr wenige Strecken darbietet, die von Natur

für die Anlegung einer Eisenbahn geeignet wären. Alles dies hat mich veranlasst, die Discussion der verschiedenen Linien in zwei Hauptabtheilungen zu scheiden, die in der Nähe von Ponte d'Era begränzt sind, um so mehr, als daselbst sämtliche Linien zusammenlaufen, um von da von Neuem auseinander zu gehen. Durch dieses Verfahren macht man die Untersuchung über diejenigen Linien, welche in der einen Abtheilung zusammengefasst sind, in der That unabhängig von der auf die andere Abtheilung sich beziehenden Untersuchung.

Da in der untern Abtheilung von Livorno bis Ponte d'Era das Terrain vollkommen eben ist, so muss hier die Wahl der Linien bloss von der Rücksicht auf die commerziellen Dienlichkeiten abhängen.

Durch die gerade Richtung von Livorno nach Ponte d'Era würde man die Strasse um 5 Meilen abkürzen; aber bei der Nothwendigkeit, einen Seitenzweig anzulegen, der die Stadt Pisa verbinde, — was so wichtig wäre, dass man es nicht verabsäumen dürfte — würde der Bau der Eisenbahn im Ganzen um zwei Meilen länger werden, als die Krümmung, welche nöthig wäre, dieselbe von Livorno nach Ponte d'Erra über Pisa zu führen. Nimmt man zu diesem noch hinzu, dass die Linie über Pisa daselbst einer Bevölkerung von mehr als 15 oder 20,000 Einwohner begegnet, dass sie sich in dieser Richtung besser zum Transport der Waaren, die ihren Transit grösstentheils über diese Stadt haben, und nicht weniger zum partiellen Handel derselben mit Livorno herleiht, welcher ausserdem erschwert sein würde; endlich auch, dass sie, die Sache nur vom einfachen technischen Gesichtspunkt angesehen, einige, wenn auch nicht bedeutende Erleichterungen der Ausführung darbietet, indem man den Fluss Tora vermeidet, welcher die gerade Linie durckreuzt, so erachte ich es für unnütz in eine weitere Erörterung einzugehen, und halte mich für hinreichend gerechtfertigt, wenn ich Ihnen in jeder Beziehung empfehle, die Stadt Pisa in die Hauptlinie mit einzuschliessen.

Der Boden zwischen Livorno und Pisa zeigt sich, da er niedrig und fast vollkommen eben ist, in Rücksicht auf das

Nivellement vollkommen geeignet für jede Bahnrichtung. Insofern jedoch der Canal, der denselben in einem etwas gewundenen Laufe durchzieht, erfordert, dass die Eisenbahn an dem Punkte, wo sie ihn überschreitet, aufsteige, um unter den Brücken hinreichende Höhe für den Durchgang der Fahrzeuge zu gewähren, so wird es nöthig sein, eine Bahn anzunehmen, welche bei einer guten Leitung so viel als möglich die Begegnung des Canals vermeide.

Die von der Commission vorgeschlagene Linie durchkreuzt den Canal auf vier Punkten. Meine Gehülfen machten mir jedoch zwei Richtungen bemerklich, deren jede denselben nur zweimal durchschneiden würde. Indem ich die eine derselben als allzulang, und weil sie durch ein zu werthvolles Erdreich führen würde, verwarf, hielt ich mich an die andere, im Betreff welcher ich der Meinung bin, dass Sie keine günstigere Linie wählen könnten, als diejenige, welche von Livorno bei dem neuen Thore di San Marco ausgehend, sich von da durch la Paduletta zieht, der Poststrasse bei la Casa dei Dragoni begegnet, und sich Pisa nähert, nachdem sie den Sumpf (Padule) von Coltano und die Vorstädte von San Giusto und San Marco durchschnitten.

Diese Linie läuft gegen 10 Meilen lang, von Livorno an gerechnet, fast ganz gerade fort; der übrige Theil derselben ist leicht gekrümmt. Die Senkung des Terrains ist sehr günstig, denn auf dem geraden Theile der Linie befindet sie sich im vollkommenen Niveau, mit Ausnahme der beiden Punkte, wo sie auf den Canal stösst, auf welchen Punkten sie auf 325 Ellen Distanz von beiden Seiten der Brücken eine Steigung von 1 zu 150 hat, und auf dem gekrümmten Theile progressiv gegen Pisa mit der Senkung von 1 zu 880 aufsteigt.

Ist man über Pisa hinaus, so zeigt das Terrain einen etwas verschiedenen Charakter, indem die Nachbarschaft der Hauptstrasse gut angebaut, und mit zahlreichen Wohnhäusern überstreut ist.

Ich glaube, dass in der Absicht, dieses wohlangebaute Land zu vermeiden, die Commission eine Linie vorgezogen hat, die sich in die Niederungen zurückwendet, welche auf der Mittagsseite diese so volkreiche Gegend umgeben. Die gewählte Linie würde gleichsam an der Schwelle der am meisten mit Wohnungen besetzten Gegend hin, gerade aus nach le Fornacette führen, und von dort nach Ponte d'Era.

Indem ich jedoch finde, dass man durch die Annahme von Curven von grossem Radius die häufig stehenden Gebäude leicht vermeiden würde, so ziehe ich es vor, Ihnen zu empfehlen, Sie möchten jene Schnur in der Nähe der Hauptstrasse durchschneiden. Dadurch würde sich nicht nur die Entfernung um eine halbe Meile vermindern, sondern auch einigen grossen Abzugsgräben entgehen, und eine zusammenhängende günstigere Neigung des Terrains vorfinden.

Auf solche Weise nähert sich die Linie dem Orte Cascina und le Fornacette, und in der Nachbarschaft von Ponte d'Era kreuzt sie die Strasse von Voltera, wo sich ein trefflicher Punkt zu einer Station darbietet. Indem ich nun fortfahre, die Linien der obern Abtheilung zu beschreiben, und deren Vortheile gegen einander zu stellen, fange ich mit der Linie D an, die über Pistoja geht.

Es ist unnöthig, Sie daran zu erinnern, dass diese Linie D die untere Abtheilung bei le Fornacette verlässt, den Arno durchschneidet, und sich dem See von Bientina entlang bis unterhalb Monsummana fortzieht. Indem sie auf diesem Punkt zwei kleine Thäler benützt, deren eines von der Nievole gegen Westen, das andere von dem kleinen Flusse Tocerra auf der entgegengesetzten Seite gebildet wird, durchschneidet diese Linie die Bergkette des Monte Albano bei Seravalle, und läuft, in der Nähe von Pistoja und von Prato sich hinziehend, an der Porta a Prato von Florenz aus. Die Vortheile, die sich als Ergebnisse solcher Richtung darstellten, scheinen gestützt auf die Bequemlichkeit, welche sie den Orten Pistoja und Prato, sowie auch den volkreichen Thälern des Ombrone und Bisenzio

gewähren würde. Jenseits von Serravalle jedoch stösst dieselbe bis an den Arno auf keine Stadt von einiger Wichtigkeit mehr, ausgenommen Pescia, von dem sie jedoch immer noch 5 bis 6 Meilen entfernt bleibt, überdiess liefe die allgemeine Richtung dieser Eisenbahn gleichsam längs der Gränze von Toskana hin, so dass zu befürchten wäre, dieselbe würde nicht die nämlichen Vortheile bringen, wie eine mehr centrale Richtung der Bahn. Allein, wenn wir auch von solchen Erwägungen absehen wollten, so finden wir in den Schwierigkeiten der Konstruktion eben dieser Bahnlinie mehr als hinreichende Gründe, die uns bewegen müssen, eine bessere zu suchen.

In der That, das von Ombrone und dem Bisenzio bewässerte Thal steigt von Florenz bis Pistoja im Verhältniss von ungefähr 6 Fuss auf die Meile, bei diesem Ansteigen würde bei dem Eintritt in Serravalle die Bahnlinie sich um ungefähr 140 Fuss höher, als die Lage von Florenz finden. Um dann die Bergkette von Monte Albano zu durchschneiden, wenn man auch noch so viel auf die Erleichterung rechnen wollte, welche die Thälchen der Tozerra und der Nievole darböten, würde doch eine unterirdische Gallerie (Tunnel) von mindestens anderthalb Meilen Länge nöthig sein. Nun ist die Sumpfgegend (Padule) von Fucecchio, welche eine ziemlich leichte Steigung gegen den Arno hat, in welchen sie ihre Wasser ergiesst, an ihrem obern Theile nur wenig höher als am untern, und da die Stelle, wo der Sumpf in den Arno abfliesst, um 80 Fuss niedriger liegt als Florenz, so würde, wenn wir auch annehmen wollten, dass diese Sumpfgegend sich um so viel erhöbe, als nöthig wäre um diesen seinen unterhalb von Monsummano befindlichen Theil auf das nämliche Niveau zu bringen, für die Eisenbahn nichtsdestoweniger eine Höhe von 140 Fuss zurückbleiben, die sie blos innerhalb von drei Meilen zurückzulegen hätte, um nach Serravalle zu gelangen.

Zu diesen Erwägungen, welche die Frage genügend aufhellen, tritt dann noch hinzu, dass eine solche Linie um $7\frac{1}{2}$ Meilen länger sein würde, als die durch das Arnothal gehende, was die Kosten des Baus beträchtlich vermehrt, welche überdies durch verschiedene schwierige Ausgrabungsarbeiten ver-

grössert werden würden, die man dem See von Blentina entlang auszuführen genöthigt wäre. Die andere Bahnlinie C überschreitet den Arno in geringer Ferne diesseit von Ponte d'Era, durchschneidet das Joch von Montalbano nahe bei la Chiesa di Casal Guidi, und nähert sich Florenz auf der Seite der Meierhöfe (Cascine). Die Vortheile, die sie verspricht, sind sehr problematisch, und, unter jedwedem Gesichtspunkte betrachtet, immerhin kleiner über la Valle d'Ombrone als diejenigen, welche die Linie über Pistoja darbietet. Zudem stösst man dabei auf weit grössere Schwierigkeiten. Nachdem die Linie den Montalbano so zu sagen an seinen höchsten Punkten durchschnitten hätte, wo von den sich niedersenkenden Thälchen nur wenig Hülfe zu hoffen wäre, würde ein dritthalb Meilen langer Tunnel nöthig sein, und nach diesem wiederholt sich, wenn auch in geringerem Masse der nämliche Fall mit der geneigten Ebene, den ich oben bei Besprechung der Linie D angedeutet habe. Endlich würde diese Linie, obgleich nur vierthalb Meilen kürzer als die über Pistoja, gleichwohl um 4 Meilen länger sein, als jene über das Arnothal. Indem ich also im Einklang mit den Ansichten der Commission diese beiden Bahnlinien verwarf, gehe ich an die Beschreibung der zwei anderen, denen dieselbe den Vorzug gegeben hat.

Die Linie A, südwärts vom Arno, zog sich, nachdem sie in der Nähe von La Rotta vorübergegangen, über Montopoli, Cigoli, San Miniato und Empoli nach Montelupo; von dort hob sie sich eine kurze Strecke bis La Val di Pesa, näherte sich dem Orte Malmantile und lief endlich an dem Thor San Frediano zu Florenz aus.

Indem man diese Richtung verfolgte, scheint man den Hauptzweck im Auge gehabt zu haben, lange gerade Linien, was es auch kosten möge, beizubehalten, um auf solche Weise die Entfernung zwischen Ponte d'Era und Florenz um 3 Meilen kürzer zu machen, als die Linie längs dem Flusse. Meines Erachtens bietet dieselbe keinen andern commerciellen Vortheil dar, als für San Miniato und Montopoli, denn, indem sie ein Terrain von grösstentheils schwierigem Zugange durchschneidet,

würden die Städte der Ebene wenig oder vielleicht gar keine Wohlthat davon empfinden. Ausserdem, dass sie 27 Meilen bergigen Terrains durchlief, würde sie falsche Ebenen in der Höhe von 80 bis 100 Fuss, und Thäler von ähnlicher Erhöhung durchschneiden, und bei dem Hügel von Malmantile würde sie eine Gallerie von mindestens 5 Meilen Länge unentbehrlich machen.

Die von der Commission empfohlene letzte Linie B hielt sich näher an den Lauf des Arno, zog wie die vorhergehende südlich von La Rotta hin, von da über San Romano, Empoli, l'Erta und Montelupo, durchschnitt mittelst eines Tunnels von ungefähr einer Meile Länge den Hügel hinter la Villa Antinori, und nachdem sie über den Arno gesetzt, durchbohrte sie die Pinienhügel (Poggio di Pini) mit einem zweiten eine halbe Meile langen Tunnel, und führte von dort über Signa nach Florenz auf der Seite der Cascine.

Da die allgemeine Richtung dieser Linie dem Verkehr günstiger scheint und grössere Leichtigkeit der Ausführung darbietet, wurde sie von meinen Gehülfen angenommen, mit einigen vorläufigen Abänderungen, die darin bestehen, gewisse allzu gewagte Arbeiten zu beseitigen.

Obgleich die Gründe, die mich bewogen haben, dargestellten Entschluss zu fassen, zum Theil schon angegeben sind, halte ich es doch nicht für unnütz, die Hauptbeweggründe zu wiederholen, die auf meine Wahl bestimmend eingewirkt haben.

Die Bahnlinie D über Bistoja ist um sieben Meilen länger, erfordert einen langen Tunnel und eine geneigte Ebene von 3 Meilen, um nach Pistoja und Prato zu gelangen. Ich gebe gern zu, dass dies keine erheblichen Rücksichten sein würden, wenn die von mir gewählte Linie durch einen schlecht angebauten und schlecht bevölkerten Landstrich zöge; aber da das Arno - Thal, das durch die Linie D über Pistoja ausgeschlossen wird, im Bezug auf örtliche Bevölkerung nicht von geringerer Wichtigkeit ist, als das Ombrone - Thal, und sich überdiess in

einer centraleren Lage befindet, also in einer Lage, die einem grösseren Theile des Grossherzogthums Nutzen verschaffen kann, so kann ich nicht umhin, der untern Bahnlinie eine unbestreitbare Ueberlegenheit in commerziellen Beziehungen zuzuerkennen, und sie als die, ohne Vergleich vorzüglichste zu erachten, wenn man diese beiden Linien vom Gesichtspunkte der Erleichterungen betrachtet, die sie für den Bau einer Eisenbahn darbieten. Bietet ja doch das Arno - Thal mit geringen Ausnahmen das günstigste Terrain dar, und indem es dem Laufe des Flusses folgt, zeigt es auch das Mittel an, die schwierige Stelle von la Gonfolina zu überwinden.

Im Betreff der beiden andern Bahnlinien halte ich eine weitere Untersuchung für unnütz. Die eine von diesen, um 4 Meilen länger, mit einem Tunnel von dritthalb Meilen, auf einer gewissen Strecke an eine Senkung von, im besten Falle, 50 Fuss gebunden, bietet, soweit mir eine Kenntnissnahme von der Sache gestattet war, keinen irgend erheblichen Vorthail, für irgend eine bedeutende Oertlichkeit dar. Die andere, zwischen San Miniato und Montopoli, gewährt keinen einzigen Vorthail, der von der untern Bahnlinie nicht aufgewogen, ja weit überboten würde. Ohne den Städten der Ebene denjenigen Nutzen zu leisten, welchen sie von einer dem Flusse folgenden Linie erlangen können, würde sie auf Schwierigkeiten von so zu sagen unübersteiglicher Natur stossen, und dem einzigen Zwecke zu- lieb, die Entfernung von bloss 3 Meilen abzukürzen, das ganze Unternehmen zu Grunde richten. Der Versuch, kleine Thäler zu benützen, die sich an den Seiten einer Bergkette befinden, wird vereitelt, wenn deren Abfall sehr jähe ist, wie man diess leicht von jedem erfahren kann, der jenes Terrain untersucht hat. Und wenn überdiess die Natur selbst den einzig richtigen Durchgang geöffnet hat, müsste man denjenigen als einen Undankbaren gegen ihre Wohlthaten betrachten, der es verschmähen würde, dem von ihr uns angedeuteten Wege zu folgen.

Ich werde nun fortfahren, mit mehr Detail die im oberen Abtheilungsfeld gewählte Richtung zu beschreiben, und nachdem

ich die Hauptpunkte erörtert, will ich in Beziehung auf die Kosten des Baues sprechen.

Nachdem sie Ponte d'Era verlassen, zieht sich die Bahnlinie gegen la Rotta, und, indem sie zwischen diesem Städtchen und dem Flusse hingeht, erspart sie eine bedeutende Erdausgrabung, welche unvermeidlich sein würde, wenn man sich südlich von dem Städtchen hielte. Von diesem Punkt aus läuft sie gerade an den Fuss des Hügels, wo die Faktorei von Leccio liegt, schlingt sich um diesen Hügel, geht zwischen dem Flusse und den sogenannten Häusern le Fornaci di San Romano hin, und nimmt da die geradlinige Richtung wieder an, bis nahe an l'Ertà, über Empoli hinaus. Auf diesem Theile des Terrains fällt meine Linie ganz mit der von der Commission vorgeschlagenen zusammen. Zu l'Ertà, wo eine starke Erdausgrabung von ungefähr 30 Fuss Tiefe unvermeidlich nothwendig wird, rathe ich die Poststrasse mittelst eines kurzen Tunnels von ungefähr 40 Yards (62 toskanische Ellen) Länge zu passiren. Während so die Linie durch einen schmalen Raum niederen Terrains, zwischen Montelupo, San Miniato, la Fornace und dem Flusse sich hinzieht, berührt dieselbe dessen Ufer, indem sie sich über den untern Abhang des Hügels bei la Fornace Antinori hinwindet, und nachdem sie hier den Arno überschritten, entwickelt sie sich rings um den Pinien-Hügel (Poggio dei Pini), um dann wieder auf dem niedern Terrain fortzulaufen. Von da führt sie an den Steinbrüchen von Gonfolina hin, setzt über den Ombrone, jenseits von welchem eine andere 180 Yards (279 Ellen) lange Gallerie nöthig wird, dehnt sich dann von Neuem in einem ziemlich gut gelegenen Terrain aus, schlingt sich um Signa herum, streift an der Regia Bandita und den Cascine vorbei, und mündet an dem Prato-Thor von Florenz aus, ohne auf ein einziges Gebäude zu stossen.

Wenn Sie die Profile betrachten, welche den angefügten Planen beiliegen, so werden Sie die Neigung dieser Bahnlinie in absonderlicher Weise günstig finden. Ihr gleichmässiges Ansteigen bei Florenz ist im Verhältniss von 4 Fuss auf die Meile. Bei der Nothwendigkeit, einige Flösschen zu überschrei-

ten, deren Uferränder beträchtlich über die anliegenden Felder erhaben sind, halte ich es für diensam, auf dieselben das nämliche System anzuwenden, welches von mir in dem untern Abtheilungs-Feld behufs des Uebergangs über den Canäl zwischen Pisa und Livorno vorgeschlagen worden, nämlich kurze Gegenneigungen des Terrains im Verhältniss von 1 bis 150 zu schaffen. Ich erachte diess für das beste Mittel, das sich ergreifen lässt, um das unvermeidliche Ansteigen der Ebene zu überwinden, ohne die gerade Richtung abzuändern, welche die Linie in jener Gegend nimmt, wo sie auf eine grössere Zahl solcher kleinen Flüsse stösst.

Durchdrungen vom Gefühl der Nothwendigkeit, in Ihrem besondern Falle auf das sorgfältigste ein System zu befolgen, welches Sparsamkeit und Leichtigkeit der Ausführung mit einander verbindet, habe ich Curven vom kleinen Radius bei la Rotta, San Romano und la Gonfolina gewählt. Ich will Ihnen lieber diese Curven vorschlagen, welche übrigens meine Erfahrung als des besten Erfolges sicher verbirgt, als dass ich auf diejenigen Principien bestehen möchte, welche uns zur Ausführung allzu gewagter Werke veranlassen würden, auch wenn wir alle möglichen Hülfsmittel der Kunst zu unserer Verfügung hätten, und schleunig in Thätigkeit setzen könnten, und wenn auch die Grösse des Menschen - und Waaren - Verkehrs in Ihrem Lande eine übermässige Ausgabe einigermassen rechtfertigte.

Ich will nun an den Voranschlag der Kosten gehen, und indem ich die Bahnlinie in vier Haupt-Sectionen theile, werde ich dem Wunsche entsprechen, den Sie mir in Ihrer sehr verehrten Zuschrift vom 9. Januar l. J. ausgedrückt haben.

Technischer Voranschlag.

Sektion I. Von Livorno bis Pisa, $11\frac{1}{3}$ engl. Meilen *) Distanz.

Erdarbeiten	4,333 Pf. St.	129,990 Tosc. Lire.
5 Brücken	1,252 „	37,560 „
Abzugs - Canäle	128 „	3,840 „
11 gepflasterte Stellen, um Strassen wagerecht zu überschreiten	350 „	10,500 „
Pfahlwerk	1,549 „	46,470 „
Strassen-Mauerwerk	10,150 „	304,500 „
Eisenschienen u. Sättel, die Legung mit inbegriffen	26,862 „	805,806 „
Hölzerne Querlagen	3,920 „	117,600 „
Kaufpreis des Bodens 115 Acres **)	3,700 „	111,000 „

Summa 52,244 Pf. St. 1,567,320 Tosc. Lire.

Sektion II. Von Pisa nach Ponte d'Era, $11\frac{2}{3}$ engl. Meilen Distanz.

Erdarbeiten	2,248 Pf. St.	67,440 Tosc. Lire.
4 Brücken	476 „	14,280 „
Abzugs - Canäle	182 „	5,460 „
150 gepflasterte Uebergänge über Strassen	3,250 „	97,500 „
Pfahlwerk	104 „	3,120 „
Strassen - Mauerwerk	8,382 „	251,460 „
Eisenschienen und Sättel mit Inbegriff der Legung	27,423 „	822,690 „
Hölzerne Querlagen	4,034 „	121,020 „
Kaufpreis f. 60 Acres Boden	6,720 „	201,600 „

Summa 52,819 Pf. St. 1,584,570 Tosc. Lire.

*) Eine englische Meile = 0,963 toscanische Meilen 58 englische Meilen = 56 toscanische.

**) Ein Acre = 11,616 Geviert-Ellen.

Sektion III. Von Ponte d'Era nach Empoli 16½ englische Meilen Distanz.

Erdarbeiten	8,674 Pf. St.	260,220 Tosc. Lire.
17 Brücken	3,212 „	96,360 „
Abzugs - Canäle	344 „	10,320 „
47 gepflasterte Strassen-Uebergänge	1,223 „	36,690 „
Pfahlwerk	290 „	8,700 „
Strassen-Mauerwerk	12,453 „	373,590 „
Schienen und Sättel mit Inbegriff der Legung	35,328 „	1,059,840 „
Hölzerne Querlagen	5,707 „	171,210 „
Kaufpreis für 100 Acres Grundstücke	6,000 „	180,000 „
Summa	73,231 Pf. St.	2,196,930 Tosc. Lire.

Sektion IV. Von Empoli bis Florenz 18½ englische Meilen Distanz.

Erdarbeiten	14,733 Pf. St.	441,990 Tosc. Lire.
8 Brücken	13,519 „	405,570 „
Abzugsgräben	436 „	13,080 „
Unterirdische Gallerien (Tunnels)	15,120 „	453,600 „
Stützmauern	19,040 „	571,200 „
Stützmauern mit Gallerien bei Gonfolina	15,987 „	479,610 „
55 gepflasterte Strassen-Uebergänge	1,204 „	36,120 „
Pfahlwerk	565 „	16,950 „
Strassen - Mauerwerk	14,228 „	426,840 „
Schienen und Sättel mit Inbegriff der Legung	38,906 „	1,167,180 „
Hölzerne Querlagen	6,468 „	194,040 „
Ankauf v. 93 Acres Terrain	10,292 „	308,760 „
Summa	150,498 Pf. St.	4,514,940 Tosc. Lire.

Gesammt-Summa

Sektion v. Livorno bis Pisa	52,244 Pf. St.	1,567,320 Tosc. Lire.
„ von Pisa bis Ponte d'Era	52,819 „	1,584,570 „
Sektion von Ponte d'Era bis Empoli	73,231 „	2,196,930 „
Sektion von Empoli bis Florenz	150,498 „	4,514,940 „
	328,792 Pf. St.	9,863,760 Tosc. Lire.
Stations-Gebäude	30,000 „	900,000 „
Maschinen, Locomotive, Wagen verschiedener Classen u. s. w.	90,000 „	2,700,000 „
	448,792 Pf. St.	13,463,760 Tosc. Lire.

Ich lasse nun eine besondere Prüfung jedes der Haupttitel dieses technischen Gutachtens folgen, indem ich mit den Erdarbeiten beginne.

TITEL I.
Erdarbeiten.

Die Bahnlinie zwischen Pisa und Livorno befindet sich im Allgemeinen auf einem Terrain, das in der Regenzeit Ueberschwemmungen unterworfen ist. Dieses Motiv hat mich genöthigt, das Nivellement der Bahn höher zu nehmen, als ich unter andern Umständen gethan haben würde, indem ich die Schienen auf einen Erddamm lege, der auf dem grösseren Theile dieser Section in mittlerer Höhe 5 Fuss hoch sein wird. Das Material zu dem Damme wird man hauptsächlich durch die Ausgrabungen zu beiden Seiten gewinnen; da das Erdreich in dieser Gegend vom geringen oder gar keinem Werthe ist, so kann man auf beiden Seiten der Eisenbahn einen breiten und tiefen Graben führen, der die nöthige Erde zu dem Damme liefern wird, und auf derjenigen Streke, wo man eine kleine Erhöhung zu durchschneiden hat, kann man den Boden in grosser

Quantität ausgraben, und die also gewonnene Erde an die Stellen des Weges schaffen, wo sie nöthig ist.

Diese Seitengräben werden sich dann sehr nützlich zeigen für den Abzug des Regenwassers, und indem man hier die Dammerde aushebt, wendet man gewiss das ökonomischste Mittel an, das nur immer thunlich ist, wo man über das Terrain nach Gefallen verfügen kann.

Jemehr wir uns Pisa nähern, steigt auch die Acclivität des Bodens. Hier werden nun soweit es gestattet ist, die Schienen immer mehr dem Niveau der Felder wagerecht gehalten, und eben dieses System wird durch einen beträchtlichen Theil der nächsten Section befolgt, das heisst bis nach le Fornacette. Die ganze nöthige Quantität Erde auf dieser Streke kann leicht aus den Gräben genommen werden. Bei Ponte d'Era muss sich die Bahn beträchtlich erheben, um über die Uferränder des Eraflusses wegzukommen; aber auch hier ist das System anwendbar, die nöthige Erde aus den Seitengräben zu gewinnen.

In der folgenden Section von Ponte d'Era bis Empoli werden Erdaufwürfe nöthig, um über die sehr hohen Ränder der kleinen Flüsse wegzusetzen. Zum Glück ist die Richtung der Linie eine solche, dass man nach aller Wahrscheinlichkeit die Dammerde für alle diejenigen Stellen, wo die Seitengräben sie nicht in hinreichender Fülle liefern können, um mässigen Preis erhalten wird. Auf einigen Strecken befinden sich die Fuhrgleise in einem Niveau mit den Feldern, und die Erdausgrabung bei la Rotta und San Romano werden eine treffliche Thonerde liefern, um damit die nöthigen Backstein - Wandungen aufzuführen.

Die Erdarbeiten dieser Section würden ohne Zweifel minder beträchtlich sein, wenn man nicht nothwendig so vielen Bächen begegnen müsste. Jedoch trotz dieser Hindernisse beträgt die mittlere Quantität solcher Erdarbeiten nur wenig mehr als 10,000 Cubik-Yards (46,500 Cubik-Ellen) auf die Meile. In der letzten Section behält die Arbeit bis auf eine gewisse Distanz über Empoli hinaus, einem dem frühern ähnlichen Charakter bei, bis man nahe an die Erta bei Ambrogiana gelangt.

Dort, wie ich an einer andern Stelle angedeutet, wird eine etwas tiefe Ausgrabung und eine kurze Gallerie nöthig, die ich vorgeschlagen habe, um die sonst unabänderliche Durchkreuzung der Strassen zu vermeiden, die an diesem Orte auslaufen. Ein Theil des durch diese Ausgrabung zu gewinnenden Materials kann zu den Strassen- Mauer- Arbeiten verwendet werden, der übrige Theil zu den Damm- Aufwürfen diesseits und jenseits des Hügels. Ist man über diesen Punkt einmal hinaus, so findet sich ein für die Erdarbeiten sehr günstiger Boden. Die Ausgrabung, die man an dem Pinien- Hügel vornehmen muss, wird für die Erdaufwürfe in der Nähe der Arno- Brücke hinreichendes Material liefern.

Indem ich mir vorbehalte, an einer andern Stelle des gegenwärtigen Berichts von den Arbeiten bei den Steinbrüchen (Cave) von la Gonfolina zu handeln, nehme ich an, dass ich den Ombrone bereits überschritten habe. Hier ist eine Gallerie nöthig, die in den Felsen ausgehauen werden muss, doch ist sie von wenig beträchtlicher Länge. Was den Rest der Bahnlinie, also eine Strecke von mehr als 6 Meilen betrifft, so folgt die Bahn der natürlichen Richtung des Bodens, und läuft bis an das Prato- Thor von Florenz, mit aller nur erdenklichen Leichtigkeit, ausgenommen die einzige Stelle am Mugnone, dessen hohe Uferränder dazu nöthigen, die Strasse wieder um einige Fuss über das flache Feld zu erheben.

TITEL II.

B r ü c k e n.

Der zweite Titel des technischen Voranschlags betrifft die Brücken. Bevor wir jedoch deren Beschreibung anfangen, scheint es mir nöthig, Sie die Gründe wissen zu lassen, die mich bewogen haben, dem Holz vor jedem andern Baumaterial den Vorzug zu geben.

Es wird Ihnen wahrscheinlich nicht entgangen sein, dass allen den von mir auseinandergesetzten Ideen der Vorsatz zu Grunde liegt, ein System strenger Sparsamkeit zu befolgen. In dieser Absicht liess ich es mir besonders angelegen sein, vorzugsweise solche Arbeiten auszuwählen, die einer minder ungewissen Schätzung unterworfen sind, und in dieser Hinsicht bietet das Bauholz (besonders für die Grundlage der Brücken) sehr grosse Vortheile dar, nicht allein, weil es vielen und wichtigen Zufälligkeiten, die eine genaue Kostenberechnung solche Werke unmöglich machen, vorbeugt, sondern auch, weil es deren Ausführung erleichtert. Abgesehen noch dazu von solchen Erwägungen, lehrt mich eine ökonomische Ansicht der Sache lieber die Kosten einer jährlichen Unterhaltung der Brücken wählen, als dass ich gleich von Anfang das Unternehmen mit einer grösseren Ausgabe beschweren möchte, als welche schlechterdings nothwendig ist. Aus eben diesen Gründen habe ich auch oftmals in England die Holzbauten für einige der wichtigsten Eisenbahnen vorgezogen.

Die Brücken zwischen Livorno und Pisa sind in geringer Zahl und von leichter Ausführung, Wie ich im ersten Theile dieses Berichts angedeutet, überfährt man zweimal den Canal. Beim zweiten Uebergang könnte man eine schiefe Brücke bauen, ohne dessen jetzigen Lauf zu ändern, aber rathsamer wäre es allerdings, denselben in der Art abzuleiten, dass er die Bahnlinie im rechten Winkel durchschneide. In diesem Falle würde das aus seinem neuen Bett ausgegrabene Material von grossem Nutzen für den aufzuwerfenden Damm sein, von welchem aus die Eisenbahn über den Canal hinliefe. Zwischen Pisa und le Fornacette sind die Wasserrinnsaale von geringer Wichtigkeit. Bei dem letztgenannten Orte befinden sich zwei breite Abzugsgräben, über deren einen, den Arnograb, eine schiefe Brücke führt. Auf diesem Punkte, wie Sie bemerken werden, sind die Brücken mit grösster Sorgfalt entworfen, um mit der Sparsamkeit zugleich die Solidität und die Leichtigkeit des Baues zu verbinden.

Die Brücke, die ich Sie aufmerksamer zu beachten einlade, ist die über den Era Fluss. Zu dem doppelten Zwecke, auf dieser Stelle das Nivellement der Eisendahn so niedrig als möglich zu halten, und zugleich den Anschwellungen des Flusses hinreichenden Raum für den Durchgang zu bieten, habe ich ein System angenommen, welches gestattet, die Bahngeleise wenige Zolle entfernt von dem gedrücktsten Theile der Brücke zu legen, und zu gleicher Zeit eine hinreichend solide Construction darbietet, um deren Sicherheit auch in denjenigen Jahreszeiten verbürgen zu können, in denen die Wasser mit grosser Schnelligkeit dem Arno zuströmen.

Ich unterlasse es, verschiedene Brücken der folgenden Section zu erwähnen, da ihr Bau sich aus den einfachsten Principien ableitet. Ueber die Elsa trifft eine Brücke, welche jener über die Era ähnlich ist; da sie jedoch minder hoch ist, wird sie auch minder kostspielig sein.

Auch bei dem Uebergang über die Orme jenseits von Empoli habe ich ein ähnliches System beobachtet, wobei ich nur das Material der Brücken - Pfeiler änderte; denn das sehr steinichte Bett dieses Flusses hat mir gerathen, dieselbe aus Stein zu bauen, wegen der Schwierigkeiten, die sich bei der Einsenkung der Grundpfeiler darbieten.

Bei der Brücke der Pesa, wo wir hinsichtlich der Elevation freier verfahren können, habe ich ein System angenommen, das von mir mehrmals mit glücklichem Erfolg in England angewandt wurde, und den Umständen gemäss habe ich mir über den Arno, auf welchen die Eisenbahn unter einem Winkel von 30 Graden stösst, eine 530 Fuss (274 Ellen) lange Brücke entworfen. Diese Brücke hat 16 Bogen, jeder von 30 Fuss (15½ Ellen) Spannung; ich stützte sie mit hölzernen Pfeilern, um dem Strome die möglichst kleine Oberfläche entgegenzusetzen. Da jedoch die Grundwerke dieser Pfeiler von beträchtlicher Länge werden müssten, wenn sie an einem Stück in das Flussbett gesenkt würden, so habe ich nahe am Grunde des Flusses jedes der obern Postamente mit zwei anderen un-

teren verbunden, die in der Tiefe des Flussbettes ruhen und auf solche Weise der Brücke grössere Haltbarkeit gewähren, wobei sie gegen die zertörenden Wirkungen des abwechselnden Einflusses der Luft und des Wassers geschützt sind.

Was die nächste Brücke über den Ombrone betrifft, so glaube ich, die Bausteine benützen zu müssen, die sich dort im Ueberfluss finden. Bei Signa überschreitet man den Bisenzio mit einer Brücke, ähnlich denjenigen über die Elsa und die Era, und hierauf begegnet man keinen weiteren Wasser- rinnsalen bis an den Mugnone, den man unvermeidlich von seiner jetzigen Richtung ableiten muss. Noch stösst man in der Nähe des nämlichen Punktes auch auf den Graben Macinante, aber man braucht hier nur einen Absugskanal zu verlängern, welcher diesseits desselben bereits vorhanden ist. Nachdem ich so die vornehmsten Brücken über die Flüsse beschrieben habe, übrigst mir nur noch, eine einzige über die Felder namhaft zu machen, und diese ist in der Nähe der Era zu erbauen, zu dem einzigen Zweck, einen übermässigen Dammaufwurf an jenem Punkte zu ersparen, wo die Eisenbahn sich sehr hoch befindet.

TITEL III.

Abzugs - Canäle.

Was die Abzugs - Canäle betrifft, scheint es mir unnöthig, Sie mit einer umständlichen Beschreibung ihrer Gestalt zu unterhalten. Es wird genügen, Ihnen zu sagen, dass ich dieselben auf die zum Ablauf der entgegenkommenden Wasser geeigneten Stellen und unter die Eisenbahn vertheilt habe.

Dem, was ich anderwärts in Bezug auf die Gallerien gesagt habe, füge ich nur bei, dass jene am Ombrone, da sie in Felsen ausgegraben werden muss, für einen grossen Theil ihrer Länge keine Mauerbekleidung erfordert.

Sie finden in den Beilagen die Zeichnungen der Stützmauern, welche bei dem Brennofen von San Miniato und an einigen andern Stellen zu erbauen sind, wo die Bahnlinie nahe am Flusse vorbeistreift. Da das Terrain hier und dort ziemlich schmal ist, könnte man einen Bogen über die Eisenbahn führen, und dadurch die Ablenkung der Poststrasse vermeiden. Diese Idee jedoch wird vermuthlich Abänderungen zulassen, wenn erst das Flussbett des Arno genauer erforscht sein wird; findet man es günstig, so kann man leicht eine Stützmauer bauen, und dadurch zwischen dem Flusse und der jetzigen Strasse zureichenden Raum für die Eisenbahn gewinnen.

Es wird indessen nöthig sein, unter der Eisenbahn bei den Steingruben der Gonfolina, Bögen zu bauen, um dem daraus abgehenden Schutt Abfluss in den Strom zu öffnen. Diese Bögen können entweder in einem fortlaufenden Bau angelegt werden, wie diess aus den Zeichnungen hervorgeht, oder auch in Zwischenräumen nach den Erfordernissen der betreffenden Steingruben.

TITEL IV.

Gepflasterte Übergänge.

Ich muss vermuthen, dass Sie einigen Zweifel hegen, von der K. K. Regierung die Erlaubnis zu erhalten, die Poststrassen in wagerechter Lage durchkreuzen zu dürfen. Ich kann nicht umhin, diesen Widerspruch als sehr nachtheilig für Ihre Interressen zu betrachten, während er der Masse der Bevölkerung keinen Nutzen bringt. In England, und besonders in Belgien hat die Erfahrung gezeigt, dass die gepflasterten Strassen-Übergänge, vorausgesetzt, dass sie nur mit Einfassungen versehen und mit Wachen besetzt sind, ohne Uebelstände und mit völliger Sicherheit die Bewegung eines Verkehrs fördern, welcher wichtiger ist als, derjenige, der auf der Heerstrasse von Livorno nach Florenz stattfindet. Ich erwähne zu diesem Zweck nur

der verschiedenen wagerechten Strassen - Uebergänge, die sich ganz in der Nähe der volkreichen Stadt Liverpool auf der Manchester - Liverpoolscher Eisenbahn befinden. Auch in Belgien trifft man auf einer Strecke von beinahe 70 Meilen nur zwei einzige Strassen - Durchschnitte, die mittelst Brücken ausgeführt sind, daher bin ich innigst überzeugt, dass Sie sehr unrecht thun werden, wenn Sie gegenwärtiges Project durch was immer für einen Vorschlag verwirren würden, die Landstrassen in anderer Weise als mittelst gepflasterter Uebergänge zu durchkreuzen.

Mit äusserst wenigen Ausnahmen habe ich in dem technischen Gutachten sämtliche Strassen, welche dormalen in Thätigkeit sind, in ihrer jetzigen Lage belassen. Jedoch würde es mir gefallen, mehrere derselben so zu führen, dass sie sich in einem Punkte vereinigen, um sich dann jenseits von neuem wieder zu scheiden.

TITEL V.

Schienen, Sättel und hölzerne Querlagen.

Da es sich darum handelt, der Eisenbahn diejenige Entwicklung zu geben, die ihren Umständen und ihrem Verkehr am meisten zusagt, so halte ich es in der That für unnütz, in irgend eine Diskussion über die Breite einzugehen, die dem Fahrgeleise zu geben sei. Die Erfahrung lehrt, dass die Breite, die jetzt allgemein üblich ist, allen Bedürfnissen entspricht, und durch eine Abweichung von dieser Regel würden Sie, fürchte ich, sich in eine weit grössere Ausgabe versetzen, — ein Umstand von nicht geringem Gewicht in Ihrem Falle.

Wie Sie bemerken! werden, empfiehlt sich Ihnen die Methode, die Schienen auf den Sätteln doppelt zu befestigen, durch ihre Einfachheit und Oekonomie. Diese Sättel ruhen auf hölzernen Querlagen, in bestimmten Zwischenräumen, längs der Linie. Ich glaube nicht nöthig zu haben, mich über die Nützlichkeit dieses Systems zu verbreiten, nachdem ich Ihnen

bemerkt habe, dass man es in England jetzt allgemein vorzieht. Zudem da Ihre Bahnlinie grösstentheils über einen künstlichen Damm läuft, so liessen sich die Würfel von Stein erst nach einer Reihe von Jahren mit Glück darauf anwenden.

TITEL VI.

Mauerwerk.

Das Material, welches zu dem Mauerwerk nothwendig ist, um damit den Weg in den Stand zu setzen, die Querlagen und die Schienen zu tragen, wird aus den von der Eisenbahn durchkreuzten Flüssen und Bächen gewonnen werden müssen, die in der Sommerzeit trocken bleiben.

Es scheint mir nun an der Zeit, Sie mit den Motiven bekannt zu machen, die mich bewogen haben, meinen technischen Voranschlag auf eine einfache Eisenbahn-Linie zu basiren, um so mehr, als Sie mir einen geradezu entgegengesetzter Wunsch geäussert, welchen ich, als nicht mit meinen eigenen Ideen zusammentreffend, nicht in Betrachtung zog. Immer beständig in meinen ökonomischen Ansichten, habe ich mich beflissen, immer nur dasjenige zu wählen, was durch die reine Nothwendigkeit gefordert war. Die von der belgischen Regierung gebauten Eisenbahnen beweisen uns augenscheinlich, dass eine doppelte Schienenreihe nicht absolut nöthig ist. In jenem Königreiche ist auf einer einfachen Schienenreihe mit voller Bequemlichkeit und Sicherheit freier Spielraum einer Verkehrsbewegung geöffnet, welche derjenigen weit überlegen ist, die Sie in Ihrem Lande in langer zukünftiger Zeit hoffen dürfen. Eine doppelte Bahnlinie dürfte sich vielleicht in der Folge vortheilhaft erweisen, wenn einmal Ihre Erträge und überhaupt Ihre vermehrten Handelsbeziehungen die Kosten derselben rechtfertigen werden.

Von diesem Gesichtspunkte aus, habe ich jetzt die Tunnels und alle übrigen Theile der vorliegenden Bauten, die in der Folgezeit ihrer Vergrösserung Schwierigkeiten entgegensetzen

könnten, mit hinreichender Breite für eine doppelte Bahnlinie entworfen. Ein anderer guter Rath möchte vielleicht der sein, schon von vorn herein genügendes Terrain für den Bau einer doppelten Bahn zu erwerben; denn diess würde die ursprüngliche Ausgabe nur um wenig vermehren, da der Ankauf eines viel grösseren Terrains als für eine einzige Linie an und für sich nöthig sein würde, unvermeidlich ist, um da, wo Dämme erfordert werden, die Seiten-Ausgrabungen vorzunehmen. Folglich würde eine vermehrte Ausgabe für Grund und Boden nur auf denjenigen Strecken stattfinden, wo die Eisenbahn sich mit den Feldern in gleichem Niveau befindet, und auf denen, wohin die Gallerien treffen.

Jedoch trotz dieser nicht unnützen Vorsichtsmassregeln muss ich Ihnen in den bestimmtesten Worten meine Ansicht ausdrücken, wornach es eine höchst unpassende und unnütze Ausgabe sein würde, jetzt schon eine doppelte Schienenreihe zu legen. Wenn Sie diesem meinem Rathe folgen, so setzen Sie sich in die Möglichkeit zu erkennen, welche Auslagen Ihre eventuellen Erträge rechtfertigen können, und zu gleicher Zeit werden Sie sich, von Anfang an, nicht mit einer viel grössern Ausgabe belastet finden, als jene, welche Ihre jetzigen Verhältnisse Ihnen zu machen erlauben.

Aus der Natur des Handels und Wandels auf Ihrer Linie erhellt augenscheinlich, dass die Ankunft und der Abgang der Wagenzüge sich so regeln lassen, dass einer dem andern kein Hinderniss macht. Dazu haben Sie den Vortheil, die Begegnungen der Wagenzüge auf den drei Hauptstationen der Stadt Pisa, Ponte d'Era und Empoli zu combiniren. Hier bietet sich mir die Gelegenheit dar, ein Wort über den Punkt der Transporte zu sagen. Die Vorausschätzung derselben ist nothwendigerweise auf ungewisse Data gegründet; gleichwohl habe ich mich bemüht, nach den mir gelieferten Prospekten mit aller möglichen Genauigkeit die wirklichen Erfordernisse des Verkehrs zu berechnen, wobei ich, wie die Erfahrung der Vergangenheit mich billiger Weise erwarten lässt, auf eine Vermehrung derselben zähle, andererseits aber dem Ganzen eine beträchtliche Summe für die unvorgesehenen Ausgaben hinzuschlage.

Der Gegenstand, den ich nun mit grosser Verzagttheit zu behandeln unternehme, ist die Frage der jährlichen Unterhaltung der Bahn. Indem ich in diesem Punkte zur Führerin einzig und allein die von mir in einem andern Lande gewonnene Erfahrung habe (die vielleicht auf unähnlichen Umständen zu beruhen scheint), fühle ich bei diesem Voranschlag ganz besonders, wie nöthig es wäre, dass meine Schlussfolgerungen von der allgemeinen Erwägung der Umstände abhängen, statt dass sie jetzt aus kleinen Einzelheiten abgeleitet sind, welche in ihrem Detail unähnlich, in ihrem Complex aber nicht wesentlich von denen anderer Länder abzuweichen scheinen dürften.

Zur Unterstützung des hier Gesagten sei es mir erlaubt, das Beispiel der belgischen Eisenbahnen anzuführen. In Belgien sind die Löhne der Handarbeit und die Preise des Materials sehr von denen in England verschieden, und trotz dem ist die respective Bilanz der Einnahmen und Ausgaben, in ihrem Complex berechnet, in jenen beiden Ländern nicht gar weit von einander verschieden. Ich glaube fest, dass dieses Beispiel auf Ihren Fall Anwendung finden könne.

Der einzige Artikel Ihrer Ausgaben, auf welchen diese Betrachtungen nicht streng anwendbar sein dürften, ist das Brennmaterial für die bewegende Kraft. Ich weiss übrigens, dass man in Livorno die Steinkohlen zu einem Preis erhält, der wenig denjenigen übersteigt, welchen man auf den vornehmsten Eisenbahnen in England bezahlt; auch halte ich es für wahrscheinlich, nicht allein dass sich dieser Preis vermindern, sondern auch dass die Zufuhr dieses Artikels viel steter und sicherer werden wird, mittelst der nahen Eröffnung der Eisenbahn von Beaucaire zu den Kohlenbergwerken bei Alais im französischen Gard-Departement. Diese Vermuthung hat sich für mich in Gewissheit verwandelt, nachdem ich unlängst die eben erwähnte Bahnlinie und Kohlengruben besucht habe, und ich glaube, dass sowohl die Richtung jener Linie, als die Menge der gewonnenen Steinkohlen vollkommen die Erwartung rechtfertigen werden, die Häfen des Mittelmeers von jener Seite her damit versorgt zu sehen.

Bei diesem Stand der Dinge in Bezug auf die jährliche Unterhaltung der Bahn können wir annehmen, dass 40 Prozent Ihrer Einnahmen als im Ganzen hinreichend zur Deckung der Unterhaltungskosten betrachtet werden dürfen.

Dass diese Ihre Einnahmen beträchtlich sein werden, glaube ich mit allem Grund von vornherein annehmen zu dürfen. Aus authentischen Urkunden, die Sie mir mitgetheilt haben, geht hervor, dass der gegenwärtige Personen-Verkehr in der Gegend, durch welche Ihre Bahnlinie sich ziehen wird, sich auf 300,000 Individuen im Jahre beläuft, und nach aller Wahrscheinlichkeit kann bei der erleichterten Communication diese Zahl der Passagiere auf Ihrer Eisenbahn sich mindestens verdoppeln.

Was die Waaren betrifft, so wird die Circulation derselben mir auf mehr als 100,000 Tonnen angeschlagen. *) Für diesen Theil des Verkehrs können wir nicht mit gleicher Gewissheit eine merkliche Vermehrung erwarten, da die Quantität der Waaren durch die Bedürfnisse des Ein- und Ausfuhrhandels begränzt ist. Gleichwohl ist zu hoffen, dass die Verbindung mit der neuen Strasse, welche über die Apenninen nach Bologna angelegt werden soll, die Quantität der Transport-Waaren aus dem Hafen von Livorno beträchtlich vermehren werden, da solcher auf diese Weise sich mit verschiedenen Häfen des adriatischen Meeres in glückliche Concurrenz setzen kann. Die Stationen, die ich für nöthig halte, sind zu Livorno, Pisa, Cascina, Ponte d'Era, la Rotta, San Romano, Empoli, Montelupo, Signa, Brozzi und Florenz. Unter diesen müssen als bedeutend wichtig gelten: Livorno, Pisa und Florenz und nicht minder Ponte d'Era und Empoli, die übrigen werden nur einfache Anhaltspunkte sein. Es würde mir sachdiensam für Sie scheinen,

*) Als Hr. Robert Stephensohn sein Gutachten erstattete, kannte er noch nicht den Bericht der Douanen, welcher den Waaren-Verkehr im Jahr 1838 auf mehr als das Doppelte der sowohl von ihm, als von den toscanischen Ingenieuren bezeichneten Quantität anschlägt.

wenn sie das Stationshaus in Livorno auf dem Raume innerhalb der Mauern, bei dem St. Markusthor anlegten, und ich hege die Zuversicht, dass die K. K. Regierung Ihnen die Erlaubniss ertheilen wird, die Efekten der Passagiere im Bureau des Stationshauses untersuchen zu lassen. Die Waaren liessen sich mittelst der Fahrzeuge auf dem Canal und ausserhalb der Mauern transportiren und in Empfang nehmen.

In Pisa habe ich es für nöthig erachtet, so viel als möglich sich dem Florentinischen Thore zu nähern; würde es dann nöthig befunden, die Linie bis Florenz ununterbrochen zu erhalten, so liesse sich der Zweck mit einer Curve von kleinem Radius erreichen. Ich erachte es jedenfalls für besser, dieses jetzt zu ersparen, indem es mir scheint, dass Handel und Wandel in Pisa einen längern Aufenthalt erfordert.

In Florenz läuft die Linie an der Porta al Prato aus, einem Punkt, der viele Vortheile darbietet, und meines Erachtens der passendste in jeder Beziehung. Es findet sich dort innerhalb der Mauern ein von Gebäuden freier Raum, der sich bis an die Piazza Vecchia di Santa Maria Novella erstreckt. Gleichwohl glaub' ich, dass wenn Sie sich dieses Raumes bedienen, Sie den Nutzen davon der Vermehrung der Kosten, die Sie sich aufbürden, nicht entsprechend finden dürften.

TITEL VII.

Pfahlwerk und Ankauf von Grund und Boden.

Ich halte es für überflüssig, ein Wort über das Pfahlwerk und andere minder wichtige Rubriken des Voranschlags zu sagen. Es bleibt mir also nur noch übrig, von dem Ankauf des Terrains zu handeln — einem Gegenstand, von dem ich als Fremder nur geringe Local-Kenntniss haben kann, und in Bezug auf welchen ich mich daher ganz an die Nachweise, die

Sie meinen Gehülfen an die Hand gaben, gehalten habe. Auf der Section zwischen Livorno und Pisa ist das Feld im Allgemeinen von geringem Werth, und gehört, wie man mir gesagt hat, grösstentheils der Krone; ich vermuthe hiernach, dass Sie eine freie und unentgeltliche Abtretung desselben hoffen dürfen. Durch ein solches Beispiel würde die K. K. Regierung Sie in eine vortheilhafte Stellung gegenüber der Masse der Bevölkerung versetzen, und zu gleicher Zeit sich als die Gönnerin eines Unternehmens zeigen, welches ohne Zweifel dem ganzen Grossherzogthum grosse Vortheile bringen muss, wie diess alle diejenigen Länder bewahrheiten, in denen die Erleichterungen des Transports mittelst der Eisenbahnen sich vermehrt haben. Wie ich glaube, werden Sie sich nicht in der Hoffnung täuschen, eine solche Gunst von einem Fürsten zu erlangen, welcher die Interessen und das Wohl seiner Unterthanen unermüdlich überwacht und fördert. Auf den andern Sectionen hat das Feld einen billigen Werth. Nur sehr wenige Gebäude müssen von der Bahnlinie weggeräumt werden, und diese wenigen sind von keinem Belang. Man berührt keinen einzigen Landsitz, mit Ausnahme der Königl. Villa dell' Ambrogiana, wo ich es gleichwohl sorgfältig vermieden habe, ihren erlauchten Besitzer irgendwo zu belästigen. Ich kann überhaupt versichern, noch selten eine Bahnlinie gesehen zu haben, die durch ein so bevölkertes Land läuft, und dabei dem Grundeigenthume von Werth so wenig Nachtheil bringt.

Der Werth, welcher mein Voranschlag dem Grund und Boden anweisen musste, hängt natürlich grossen Theils von der Natur der Gesetze ab, die es der K. K. Regierung in Ihrem Betreff als Norm für das Expropriations-System aufzustellen gefallen wird. Wie dem auch sein möge, so hoffe ich, dass Sie die von mir für diese Rubrik ausgesetzte Summe als hinreichend erachten werden.

Nachdem ich auf solche Weise die Hauptrubriken des Voranschlags besprochen, sei es mir erlaubt, Ihre Aufmerksamkeit auf einen Gegenstand von höchster Wichtigkeit zu lenken, nämlich auf die Möglichkeit, welche die Sektion von Livorno

bis Pisa darbietet, benützt zu werden, bevor noch der Rest der Eisenbahn fertig wird. Eben diese Strecke ist am leichtesten zu bauen, und sie dient zur Vermittelung eines Verkehrs, von dem man irrigerweise behauptet, dass er einzig und allein von den zwei wichtigen, an den Endpunkten gelegenen Städten Livorno und Florenz aus, genährt werde. Im Gegentheil, Pisa muss als ein Centralpunkt betrachtet werden, wohin sich auf ihrem Wege nach Livorno alle die Personen richten, die aus dem Herzogthum Lucca, aus der westlichen Spiaggia und aus der Garfagnana kommen. Und man kann auch mit grosser Wahrscheinlichkeit annehmen, dass die Einwohner von Calci und von Pesciatino, welche jetzt die Strasse von Vicarello benützen, die Linie zwischen Livorno und Pisa vorziehen werden, sobald erst diese beiden Städte nicht mehr weiter als eine halbe Stunde von einander entfernt sind. Wenn Sie sich entschliessen, diesen meinen Rath anzunehmen, so werden Sie damit nur das von andern Ländern gegebene kluge Beispiel befolgen, und zu gleicher Zeit durch die Ausführung der Arbeiten auf jener Strecke eine Ihnen noch neue Erfahrung gewinnen. Die Erwägung darf dabei nicht vergessen werden, welche und wie grosse ausserordentliche Erleichterungen zu gleicher Zeit der Boden darbietet, um Ihnen die Anlage einer Eisenbahnstrecke von 58 engl. Meilen, mit geringen Kosten möglich zu machen, während Sie, wie schon gesagt, mit gutem Fug auf einen ausgedehnten Verkehr rechnen dürfen, indem eben diese Lage der Linie zu der vernünftigen Aussicht berechtigt, dass sie eines Tags der commercielle Mittelpunkt fast des ganzen Italiens werden könne.

Eine nützliche Hülfe wird auch die kurz vorher erwähnte neue Bologner Strasse gewähren. Pistoja und Prato werden nicht lange müssig bleiben, und da der Boden zwischen dem Arno und jenen Städten von sehr günstiger Beschaffenheit ist, so werden Sie vielleicht aufgefordert werden, dieselben mittelst einer Seiten-Eisenbahn zu verbinden, die sich in jedem Betracht vortheilhaft bewähren wird. Ich werde auf diese Vermuthung ganz natürlicher Weise durch zahlreiche Beispiele geführt, die ich in diesem Fache in England gesehen habe, wo

der Betrieb der Hauptlinien die Vortheile, welche aus diesem neuen Transportmittel entspringen, dergestalt entwickelt hat, dass die an den Seiten gelegenen Städte es bald unerlässlich fanden, zu ihrer eignen Convenienz und Bequemlichkeit Seiten-Linien zu bauen. Hiernach zweifle ich keineswegs, dass diess auch in Bezug auf Pistoja und Prato der Fall sein werde, ausserdem dürfen Sie mittelst der Dampfbote auf dem Mittelmeer auf einen beträchtlichen Verkehr mit dem südlichen Italien, mit den sardinischen Staaten und mit Frankreich hoffen. Auch die reichen Mineral-Produkte von Volterra werden für Sie eine Quelle des Gewinnes sein. Ueberhaupt, auf welche Seite wir auch unsere Aufmerksamkeit richten, vermehrt sich die Gewissheit, dass aus der beschleunigten Kommunikation nur allgemeine Wohlthaten entspringen und Ihr Unternehmen sich mit einer grossen Zunahme des Verkehrs belohnen wird.

Indem ich diesen Bericht schliesse, scheint es mir nöthig, ein Wort über die künftige Führung Ihres Unternehmens in Bezug auf die Direktion der Arbeiten beizufügen.

Die Plane und die Schätzungen, die Sie vor Augen haben, sind mit besonderer Genauigkeit in allen denjenigen Details entworfen, welche in Bezug auf die Kosten des künftigen Baues leicht dessen Fortsetzung ungewiss machen könnten. Damit diess sich nicht ereigne, und damit Ihre Erwartung in dieser Hinsicht sich, so viel als möglich ist, verwirkliche, sehen Sie wohl ein, wie viel es auf sich hat, die Oberaufsicht der Ausführung solchen Personen anzuvertrauen, welche geneigt sind, in jedem Einzelpunkt sich streng an die Vorschriften und Beschreibungen zu halten, welche in dem gegenwärtigen Bericht beiliegenden Planen angedeutet sind.

Indem ich bitte, dass in meine Entwürfe keinerlei wesentliche Aenderungen eingeführt werden, meine ich damit alles dasjenige, was ihren Charakter im Allgemeinen betrifft. Ohne Zweifel werden im Verlaufe der Ausführung sich viele Zwischenfälle ergeben, welche theilweise Abänderungen nöthig machen. Denn da, wie zu erwarten ist, die jetzt vorbereiteten Plane und

Zeichnungen nur in ihren allgemeinen Umrissen definitiv sind, so werden sie manchen Detailberichtigungen unterliegen müssen, welche erst im wirklichen Fortschreiten der Arbeit richtig gewürdigt werden können. Sie werden in Allem von der Beurtheilung und der Umsicht Ihres dirigirenden Ingenieurs abhängen. Wenn sie diesen meinen Bemerkungen gemäss verfahren, so glaube ich, dass Sie im Stande sein werden, das Unternehmen im Verlauf von vier Jahren zu vollführen.

Insofern Sie jedoch binnen dieser Zeit aus der Eröffnung der Section von Livorno bis Pisa, welche binnen 15 Monaten fertig werden kann, einstweilen Gewinn werden ziehen können, hege ich die Zuversicht, der gute Erfolg dieser Eisenbahnstrecke werde eine solche Thätigkeit in Ihre Operationen bringen, dass sie sich angespornt fühlen, die Arbeiten mit allem Eifer und der Beharrlichkeit zu beschleunigen, die erforderlich sind, und in diesem Falle hoffe ich aufrichtig, dass Sie damit zum glücklichsten Ziele gelangen werden.

Ich habe, meine Herren, die Ehre zu sein

Ihr ergebenster Diener

Robert Stephenson.

Verzeichniss

der Karten, Plane und Zeichnungen, welche dem Bericht des
Herrn Robert Stephenson über das Projekt einer Eisenbahn von
Florenz nach Livorno beiliegen.

A. Karte der Sektion von Livorno bis Pisa.

B. " " " " Pisa nach Ponte d'Era.

C. " " " " Ponte d'Era nach Empoli.

D. " " " " Empoli nach Florenz.

N. 1. Zeichnung der Brücke über den Rio la Cigna.

" 2. " der Brücke über den Graben bei Calambrone,
und jener über den genannten Canal.

" 3. " über den Canal dei Navicelli da S. Guido.

" 4. " über den Graben Sofina bei Pisa.

" 5. " über den Graben la Ceria.

" 6. " über den Graben il Nugolajo di Stecchi.

" 7. " über den Graben d'Arno.

" 8. " über den Rio Pozzale, Fornacette.

" 9. " auf dem Gemeindeweg nahe am Uferrand
der Era.

" 10. " über den Fluss Era.

" 11. " über den Rio il Filetto, bei la Rotta.

" 12. " über den Fluss Cecina.

" 13. " über den Fluss Egola.

" 14. " über den Graben S. Bartolommeo.

" 15. " über den Rio del Pinocchio.

" 15a. " über den Mandrioli.

" 16. " über den Ribecco.

" 17. " der Brücke über den Fluss Elsa.

" 18. " der Brücke über das Ormeflüsschen.

N. 19.	Zeichnung	der Brücke über den Fluss Pesa.
„ 19a.	„	der Brücke über den Bach S. Miniatello.
„ 20.	„	der Brücke über den Fluss Arno.
„ 21.	„	der Mauer-Arbeiten und Gallerien für die Strasse bei St. Miniatello.
„ 21a.	„	der Arbeiten wie oben an den Steingruben von Golfolina.
„ 22b.	„	der Brücke über den Fluss Ombrone.
„ 23.	„	der Arbeiten für die Schachte oder Tunnels.
„ 24.	„	der Brücke über den Fluss Bisenzio.
„ 25.	„	derjenigen über den Graben Macinante, und über das Flüsschen Mugnone.
„ 26.	„	der gepflasterten wagerechten Strassen- Uebergänge.
„ 27.	„	verschiedene über die Wasserabzüge und Canäle.
„ 28.	„	des Profils der Eisenbahn mit ihren Seiten- Ausgrabungen.
„ 29.	„	ein Patent-Switch zum Uebergang einer Schienenlage auf ein anderes Seitengleis.
„ 30.	„	der eisernen Sättel und der Legung der Schienen auf denselben.
„ 31.	„	von einer Pumpe, um die Lokomotive mit warmem Wasser zu speisen.
„ 32a.)	„	der drehbaren Plattformen aus Gusseisen.
„ 32b.)	„	

Darstellung der im Jahre 1838 von Livorno in das Vereins-
und Schätzung derselben und nach angeblicher Schätzung
In Auftrag des Amtes der General-Administration vom 17.
auf Verlangen der Urheber des Projekts

Waaren mit Eingangsschein.

Nach Gewicht. 1.	Nach der Zahl. 2.	Nach Schätzung des Werths der Waaren. 3.	Leinenzeug u. Tücher nach Angabs-Werth. 4.
£ 17,340,627 in vorgenannter Zahl verschiede- ner Waaren er- schienen haupt- sächlich £ 34,136 Cacaos £ 155,585 Caffee £ 4,901 Nelken £ 6,334 Piment £ 631,862 Zu- cker £ 3,819,250 Bau- holz £ 72,385 Nutz- holz £ 165,091 ge- salzene Sar- dellen £ 1,197,605 Bac- calari £ 261,361 Hä- ringe £ 111,511 frische Fische £ 277 Stock- fische £ 491,858 ge- salzene Fische £ 100,726 Thun- Fische £ 703,965 Baum- wollen - Ge- spinnst etc.	Nro. 5478 in dieser Zahl sind begriffen Nro. 1,224 Fäs- ser Wein Nro. 86 Fässer und 3 Fläsch- chen Essig Nro. 365 Balken Nro. 1344 leere Fässer Nro. 23 Fässer Mineral-Was- ser.	L. 15,340 unter dieser Zahl kom- men vor L. 1,057 Clorkalk L. 8,275 Geräthschaf- ten und L. 1,400 Zündhölz- chen	L. 1,293,754 diese Zahl umfasst Ma- nufakturwaaren von Lein, Wolle u. Baum- wolle.

NB. Gegenwärtige Darstellung wurde, in Uebereinstimmung mit dem
renz nach Livorno, ausgefertigt, nämlich auf den Grund, dass dieselben das
Waaren kennen zu lernen wünschten, und sind desshalb auch nicht alle Waa-
men, ausdrücklich in diesem Prospectus benannt; sowie auch die Gegen-
Gewicht derselben abnehmen konnten.

Ausfuhr aus Livorno.

Zusammenstellung der Colonnen und Summe des Gewichts.

Rubrik 1.	Betrag	£	17,340,627
„ 2.	siehe unten NB.		
„ 3.	Schätzung L. 15,340 — —		
„ 4.	„ L. 1,293,754 — —		
„ 5.	„ L. 13,688 8 4		
	L. 1,322,782 8 4		
	Angenommen, dass je ein Werth von L. 150 überhaupt vom ordinair- en einfachen Artikel bis zum fei- nen u. complizirten £ 100 betrage .		
		£	881,855
„ 6.	Betrag	„	26,915,656
„ 7.	„	„	8,971,455
„ 8.	Säcke 1,576,798 verschiedenes Getraide zu 150 £ überhaupt . .	„	236,519,700
Total £			290,629,295

NB. Die Rubrick Nro. 2. lässt sich nicht wohl nach dem Gewicht an-
geben.

Von dem Revisions-Bureau der k. k. Mannh. von Livorno d. 20. Juli 1850.
Der Revisor G. Magni.

Darstellung der von dem vereinigten Gebiet im Jahre 1838 nach Längen
derselben und nach

in Auftrag des Amtes der General-Administration vom 1. März 1840 mittelst eines

Verzeichnis der Längengänge

Durch die Ausgangsrolle					Durch die städtische Rolle				
nach Gewicht	nach Zahl	nach Schätzung des	nach Gewicht	nach Maß	nach Gewicht	nach Gewicht	nach Gewicht	nach Gewicht	nach Maß
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
unter bester Kahlstein	11.500,733	11.500,733	11.500,733	11.500,733	11.500,733	11.500,733	11.500,733	11.500,733	11.500,733
hauptsächlich									
2.310,200 Steine									
100,000 Braunkohle									
4.038,220 Braunkohle									
140,050 Kalkstein									
60,350 oberflächlich									
verarbeiteter Holz									
115,855 Holz in Mobil									
140,278 roher Kalkstein									
2.275,225 roher Kalkstein									
403,300 roher Kalkstein									
2.580,020 Kalkstein									
1.400,400 Kalkstein									
328,800 Stroh zu Füttern									
8.104,855 Kalkstein									
Wäsche									
308,200 Kalkstein									
1.308,843 Kalkstein									
818,300 Kalkstein									
987,550 Kalkstein									
1.501,580 Kalkstein									
737,532 Kalkstein									

NB. Gegenwärtige Darstellung wurde, in Uebereinstimmung mit dem Verlangen der
nämlich auf den Grund, dass derselben das Gewicht der durch diese Stadt im Jahre 1838
alle Waren mit und ohne Längengänge, die unter ihrem eigenen Gewicht verbleiben
welcher die Längen des Projekts das gleiche Gewicht derselben abnehmen konnten.

Darstellung der von dem vereinigten Gebiet im Jahre 1838 nach Livorno derselben und analog

In Auftrag des Amtes der General-Administration vom 17. März 1840 mittelst Erlass dieses D

Waaren mit Eingangsschein.

Durch die Ausgangszölle			Durch städtische Zölle	
nach Gewicht	nach Zahl	nach Schätzung des Werthes	nach Gewicht	nach Maas
1.	2.	3.	4.	5.
Ɔ 47,920,733 unter besagter Zahl stehen hauptsächlich Ɔ 2,316,200 Steine „ 460,000 Braunstein „ 4,638,220 Bauholz „ 146,050 Nutzholz „ 36,250 oberflächlich verarbeitetes Holz „ 115,855 Holz in Mobilien „ 440,278 roher Alabaster „ 2,275,223 Borax Säure „ 403,300 roher Marmor „ 2,586,020 Potasche „ 1,496,400 Backsteine „ 328,806 Stroh zu Hüten „ 8,194,835 Küchengevächse „ 398,200 Holzreife „ 1,398,843 Talg „ 818,400 Fasstauben „ 987,550 frische Früchte „ 1,301,380 Hirsen-Saat „ 737,532 Weinstein.	Nr. 11,847 die vorstehende Zahl besteht größtentheils in Nro. 574 Mastbäume Nro. 999 Segelstangen Nro. 6,370 Filzhüte Nro. 1,723 leere Fässchen Nro. 1,422 ganze Baumstämme.	Lire 25,495 begreift vorzüglich Chlorkalk für Lire 4,344 und nicht zum Verarbeiten bestimmte Knochen für L. 19,095.	Ɔ 189,287,623 vorstehende Zahl besteht in 37,366,791 Ɔ Mehl 154,000 Ɔ Brod 219,237 Ɔ Fleisch 6,441,258 Ɔ Oel 63,713,162 Ɔ Brennmaterial 63,334,791 Ɔ Baumaterial, Ziegel, gebrannte Erden etc. 18,058,384 Ɔ Heu und Stroh zum Futter für Thiere.	Fässer 341,311 in benannter Quantität sind begriffen: 64,103 Fäs. ausländischer Wein das übrige ist Landeswein u. Essig

NB. Gegenwärtige Darstellung wurde, in Uebereinstimmung mit dem Verlangen der U
nämlich auf den Grund, dass dieselben das Gewicht der durch diese Stadt im ganzen Ja
alle Waaren mit und ohne Eingangsschein, die unter ihrem effektiven Gewicht vorkomm
welcher die Urheber des Projects das ungefähre Gewicht derselben abnehmen konnten.

ausgeführten Waaren, eingetheilt nach Gewicht, Zahl, Schätzung und Messung mit den Mauthsystemen.

Documents auf Verlangen der Urheber des Projekts einer Eisenbahn zwischen Florenz und Livorno

Waaren ohne Eingangsschein.				
Eingangs - Polletten				Getraide
nach Zahl	nach Stück	nach Gewicht zu Land	nach Gewicht zu Wasser	nach Säcken.
6.	7.	8.	9.	10.
Nro. 396,555 diese Zahl besteht in verschiedenem Geflügel.	Nr. 33,681 diese Zahl umfasst: Nro. 23,455 kleine Thiere Nro. 7,726 grosse Thiere Nro. 2,400 Fasten-Thiere.	£ 7,534,916 vorstehende Zahl besteht vornämlich in: 1,309,964 £ Lumpen 943,859 £ Hanf 10,197 £ Werg.	£ 20,697,082 der grösste Theil dieser Zahl besteht in: 2,619,928 £ Lumpen 12,893,356 £ Hanf 351,629 £ Werg.	Säcke 10,900 in dieser Ziffer sind begriffen: 929 Säcke Haber 1,076 Säcke Waitzen 5,825 Türkischkorn.

über des Projekts zur Errichtung einer Eisenbahn von Florenz nach Livorno, ausgefertigt, 38 ein- und ausgeführten Waaren kennen zu lernen wünschten, und sind desshalb auch nicht ausführlich in diesem Prospectus benannt; sowie auch die Gegenstände nach Schätzung, aus

Von dem Revisions-Bureau der K. K. Mauth von Livorno den 20. Juli 1840.

Der Revisor, G. Magni.

Einfuhr in Livorno.

Zusammenstellung der Colonnen und Summa des Gewichts.

Rubrik Nro.	1.	Betrag	£	47,920,733
„	2.	siehe am Fusse		
„	3.	ungefähre Berechnung	„	1,500,000
nämlich L.	4,334	Chlor zu L. 15 — %	£	28,890
„	19,095	Knochen zu L. 1 ¹ / ₃ — %	„	1,432,125
„	2,066	div. Artikel angenom. zu „		38,985
L.	25,495		£	1,500,000
Rubrik Nro.	4.	Betrag	„	189,287,623
„	5.	Fass 341,311 Wein u. Essig Flüssigkeiten und Holz zusam- mengenommen zu £ 130 p. Fass	„	44,370,430
„	6.	siehe am Fusse		
„	7.	siehe am Fusse		
„	8.	Betrag	„	7,534,916
„	9.	„	„	20,697,082
„	10.	Säcke 10,900 Getraid, inein- ander zu £ 150 der Sack	„	1,635,000
				Total. £ 312,945,784

NB. Die Rubrik Nro. 2. lässt sich nicht wohl nach dem Gewicht berechnen.
Die Rubriken Nro. 6 u. 7. gehören nicht unter den Tarif der wägbaren
Gegenstände.

Im Ganzen.

Einfuhr in Livorno	£	312,945,784
Ausfuhr aus Livorno	„	290,629,293
		£ 603,575,077

ferner 11,847)
und 5,478) Gegenstände nach der Zahl.

Circa 400,000 Geflügel.

„ 33,681 Vierfüssige Thiere zum Verbrauch.

Eine bedeutende Vermehrung entspringt noch daraus, weil ausserdem
alle Waaren, Gegenstände und Lebensmittel hinzukommen, die in der
Richtung zwischen Florenz und Livorno transportirt wurden, ohne jedoch
den Freihafen von Livorno zu berühren.

Verzeichniss der Anzahl von Personen, welche sich auf der Königlichen Strasse vom 2ten bis zum 30sten April 1839 über die Sumpfbrücken auf Wagen von Livorno nach Pisa, und von Pisa nach Livorno begeben haben, und welche von den Agenten des dort befindlichen bewaffneten Detachements mit ununterbrochener Wachsamkeit bei Tag und Nacht aufgezeichnet wurden.

Von Livorno nach Pisa.				Von Pisa nach Livorno.			
am	2	Nro.	154	am	2	Nro.	87
„	3		587	„	3		470
„	4		440	„	4		461
„	5		338	„	5		319
„	6		488	„	6		187
„	7		262	„	7		257
„	8		450	„	8		524
„	9		446	„	9		464
„	10		415	„	10		311
„	11		393	„	11		298
„	12		315	„	12		267
„	13		337	„	13		302
„	14		399	„	14		430
„	15		491	„	15		426
„	16		510	„	16		409
„	17		372	„	17		361
„	18		546	„	18		386
„	19		369	„	19		356
„	20		380	„	20		268
„	21		308	„	21		380
„	22		501	„	22		471
„	23		432	„	23		427
„	24		574	„	24		444
„	25		454	„	25		564
„	26		239	„	26		284
„	27		388	„	27		337
„	28		486	„	28		407
„	29		408	„	29		408
„	30		470	„	30		392
Nro. 11,952				Nro. 10,697			

Rekapitulation.

Von Livorno nach Pisa 11,952

Von Pisa nach Livorno 10,697

Summa 22,649

welche auf 29 Tage vertheilt, per Tag 781 Personen geben.

treffen für den Tag 1,551 Personen.

Verzeichniss der Anzahl von Personen, welche sich auf der Königlichen Strasse vom 3ten April bis 2ten Mai 1839, über die Sumpfbrücken von Livorno nach Pisa und umgekehrt begeben haben, mit Inbegriff der Fussgänger und der Führer der mit Kaufmannsgütern und Produkten beladener zweirädrigen Bauernwagen und Karren, welche Passanten ohne Unterbrechung sowohl bei Tag als bei Nacht, durch die von den 2 Unternehmern hiezu eigens beauftragten Personen, aufgezeichnet wurden.

	am	3	April N.	1167
	"	4		1105
	"	5		886
	"	6		725
	"	7		778
	"	8		1188
	"	9		929
	"	10		860
	"	11		901
	"	12		931
	"	13		829
	"	14		974
	"	15		1090
	"	16		1190
	"	17		875
	"	18		1220
	"	19		920
	"	20		1026
	"	21		830
	"	22		1197
	"	23		1027
	"	24		1189
	"	25		1160
	"	26		615
	"	27		682
	"	28		958
	"	29		1105
	"	30		1079
	"	1	Mai	1168
	"	2		1100

Nr. 29,702

Auf 30 Tage vertheilt, treffen per Tag 990 Personen.

Verzeichniss der Anzahl von Personen, welche sich auf der Königlichen Strasse vom 3ten April bis 2. Mai 1839, über die Sumpfbrücke von Livorno nach Vicarello und umgekehrt begeben haben, mit Inbegriff der Fussgänger und der Führer der mit Kaufmannsgütern und Produkten beladenen zweirädrigen Bauernwagen und Karren, welche Passanten ohne Unterbrechung sowohl bei Tag als bei Nacht durch die von den zwei Unternehmern hiez u eigens beauftragten Personen aufgezeichnet wurden.

	am		April N.	
		3		89
	"	4		607
	"	5		542
	"	6		532
	"	7		289
	"	8		566
	"	9		726
	"	10		640
	"	11		661
	"	12		489
	"	13		689
	"	14		403
	"	15		576
	"	16		663
	"	17		529
	"	18		557
	"	19		649
	"	20		600
	"	21		271
	"	22		505
	"	23		642
	"	24		588
	"	25		620
	"	26		426
	"	27		521
	"	28		366
	"	29		716
	"	30		723
	"	1	Mai	587
	"	2		776

Nro. 16,548

Auf 30 Tage vertheilt, gibt per Tag 551 Personen.

Rekapitulation der vorhergehenden zwei Verzeichnisse.

Von Livorno nach Pisa 29,702

Von Livorno nach Vicarello. 16,548

in 30 Tagen 46,250

treffen für den Tag 1,541 Personen.

Auszüge über die Anzahl von Personen, welche die Sumpfbrücken in den Monaten April, Mai und Juni im Jahre 1840 überschritten, und sich auf der Königl. Strasse von Livorno nach Pisa und umgekehrt begeben haben, mit Inbegriff der Fussgänger und der Führer von mit Kaufmannsgütern und Produkten beladenen zweirädrigen Wagen und Karren, ohne Unterbrechung sowohl Tags als bei Nacht, welche Zählung durch das K. K. Gouvernement mittelst des dahin eigens dedachirter Jägerpostens vorgenommen und aufgezeichnet wurde.

Monat April				Monat Mai				Monat Juni			
am	1	Nro.		am	1	Nro.		am	1	Nro.	
„	2		692	„	2		571	„	2		569
„	3		552	„	3		1250	„	3		537
„	4		825	„	4		659	„	4		827
„	5		540	„	5		542	„	5		514
„	6		426	„	6		592	„	6		634
„	7		808	„	7		702	„	7		975
„	8		976	„	8		644	„	8		568
„	9		716	„	9		557	„	9		582
„	10		686	„	10		624	„	10		521
„	11		790	„	11		640	„	11		970
„	12		634	„	12		908	„	12		707
„	13		647	„	13		734	„	13		674
„	14		587	„	14		779	„	14		1267
„	15		661	„	15		572	„	15		685
„	16		1118	„	16		774	„	16		704
„	17		954	„	17		730	„	17		717
„	18		844	„	18		511	„	18		1321
„	19		949	„	19		550	„	19		1143
„	20		415	„	20		910	„	20		734
„	21		654	„	21		585	„	21		744
„	22		672	„	22		1052	„	22		644
„	23		1118	„	23		482	„	23		738
„	24		857	„	24		522	„	24		733
„	25		770	„	25		531	„	25		670
„	26		883	„	26		547	„	26		1517
„	27		666	„	27		580	„	27		688
„	28		720	„	28		923	„	28		688
„	29		556	„	29		1494	„	29		607
„	30		539	„	30		578	„	30		662
„	31		1111	„	31		549	„	31		717
							604				

Nr. 22,366

Nro. 21,706

Nr. 23,057

Totale von Personen . . . 67,129

Auf 91 Tage vertheilt, treffen per Tag 737 Personen.

Auszüge über die Anzahl von Personen, welche die Sumpfbrücken in den Monaten April, Mai und Juni im Jahre 1840 überschritten, und sich auf der Königl. Strasse von Livorno nach Vicarello und umgekehrt begeben haben, mit Inbegriff der Fussgänger und der Führer von mit Kaufmannsgütern und Produkten beladenen zweirädrigen Wagen und Karren, ohne Unterbrechung, sowohl Tags als bei Nacht, welche Zählung durch das K. K. Gouvernement vermittelt des dahin eigens dedachirten Jägerpostens vorgenommen und aufgezeichnet wurde.

Monat April				Monat Mai				Monat Juni			
am	1	Nro.	1050	am	1	Nro.	797	am	1	Nro.	561
"	2		373	"	2		921	"	2		565
"	3		639	"	3		364	"	3		748
"	4		573	"	4		581	"	4		581
"	5		524	"	5		481	"	5		491
"	6		443	"	6		589	"	6		881
"	7		1218	"	7		453	"	7		447
"	8		627	"	8		630	"	8		530
"	9		454	"	9		574	"	9		570
"	10		658	"	10		568	"	10		701
"	11		724	"	11		502	"	11		683
"	12		535	"	12		690	"	12		729
"	13		532	"	13		647	"	13		1180
"	14		730	"	14		524	"	14		526
"	15		1144	"	15		511	"	15		744
"	16		694	"	16		627	"	16		732
"	17		980	"	17		422	"	17		962
"	18		745	"	18		556	"	18		1039
"	19		200	"	19		818	"	19		730
"	20		216	"	20		653	"	20		883
"	21		504	"	21		818	"	21		509
"	22		933	"	22		418	"	22		846
"	23		938	"	23		547	"	23		825
"	24		651	"	24		427	"	24		694
"	25		617	"	25		607	"	25		1253
"	26		342	"	26		647	"	26		688
"	27		629	"	27		876	"	27		733
"	28		479	"	28		746	"	28		550
"	29		480	"	29		575	"	29		629
"	30		668	"	30		629	"	30		732
				"	31		625				
Nro. 19,300				Nro. 18,823				Nro. 21,742			

Totale von Personen 59,865

Auf 91 Tage repartirt, giebt per Tag 658 Personen.

Recapitulation
der zwei vorhergehenden Auszüge.

Von Livorno nach Pisa Nro. 67,129
Von Livorno nach Vicarello „ 59,865

in 91 Tagen 126,994

trifft für den Tag 1,395 Personen.

Bemerkungen.

Von diesen 126,994 Personen
gingen in Wagen 116,072
zu Fusse 10,922
126,994

Es passirten in den obengenannten 3 Monaten in den besagten 2 Direktionen.

Wagen und Kaleschen.		Zweirädrige Wagen und Karren.
3,158	April	13,969
3,065	Mai	12,900
2,842	Juni	12,161
9,065		39,030

Bevölkerungsliste der die projektirte Eisenbahnlinie von Florenz nach Livorno durchziehenden, sowie der in der Nachbarschaft sich befindlichen Gemeinden, welche aus den Kataster - Registern gezogen wurde.

Gemeinde von Florenz	100,782.
„ „ Brozzi	8,459.
„ „ Signa	5,812.
„ „ Lastra	8,493.
„ „ Carmignano	8,389.
„ „ Capraja	2,624.
„ „ Montelupo	4,600.
„ „ Legnaja	8,547.
„ „ Casellina e Torri	8,841.
„ „ Vinci	5,537.
„ „ Empoli	13,984.
„ „ Ceretto	5,096.
„ „ S. Miniato	14,126.
„ „ Fucecchio	10,590.
„ „ Santa Croce	5,513.
„ „ Castelfranco di sotto	4,382.
„ „ Santa Maria in Monte	3,541.
„ „ Monte Calvoli	1,201.
„ „ Montopoli	13,106.
„ „ Palaja	8,619.
„ „ Ponte d'Era	8,715.
„ „ Vico Pisano	10,098.
„ „ Calcinaja	2,954.
„ „ Cascina	15,470.
„ „ Pisa	40,715.
„ „ Colle Salvetti	6,069.
„ „ Livorno	78,989.
Total	405,252

Verfügungen

welche in dem allerhöchsten Rescripte vom **25. Februar 1840** enthalten sind.

- 1) Dass die Befugnis zum Bau der erwähnten Eisenbahn der anonymen Gesellschaft, unter der Bedingung ertheilt sey, dass sie sich dem darauf bezüglichen Manifest vom **24. April 1838.** zufolge constituirt.
- 2) Diese Erlaubnis sey ipso jure & ipso facto als erloschen zu betrachten, wenn in einem gewissen Zeitraum, welcher noch bestimmt werden wird, die Unternehmer nicht ausweisen können, dass sie ein Capital von Siebenzehn Millionen Lire zusammen gebracht haben.
- 3) Es müsse ein Tarif für die Transport - Preise von Personen und Waaren festgestellt werden.
- 4) Nach Ablauf des Termiues, während welchem die Gesellschaft das ausschliessliche Privilegium besitzt, auf der Eisenbahn Personen und Waaren zu befördern, und den Preis dafür zu erheben, wie ihn der noch festzustellende Tarif bestimmt, habe die Regierung, auf die Art und Weise, wie sie die Artikel **41, 42, 43** der, von dem Rath der Ingenieurs in der erwähnten Vorstellung vom **16. jüngst verflossenen Septembers** vorgeschlagene Bedingungen, bestimmten, in die Rechte der Gesellschaft einzutreten.
- 5) Dass die Befugniss einen oder mehreren Unterbaue der genannten Bahn zu bauen, mit der allerhöchsten Entschlies-

sung vom 14. April, 1838 und mit dem Inhalt des darauf folgenden Manifestes vom 24. detto, nicht vereinbar sey, indem man nur die Ausführung des Unterbaues von Pisa nach Livorno erlauben können, übrigens bleibe die Verbindlichkeit der Gesellschaft, die Bahn ganz von Livorno nach Florenz zu bauen, unverändert.

Pro-
der Passagiere, die in Livorno zur See, auf den Damfsschiffen
vom 1. Mai 1840 bis 30.

Bezeichnung der Wochen.	Reisende			kommend von						Summa
	I. Ranges	II. Ranges	III. Ranges	Marseille	Genua	Bastia	Civitavecchia	Neapel	Malta	
1840 v. Freitag 1. bis Sonntag 3. Mai	159	197	436	90	19	457	68	67	1	702
v. Montag 4. bis Sonntag 10. detto	128	125	351	10	56	419	71	48	—	604
v. Montag 11. bis Sonntag 17. detto	135	147	481	58	69	468	81	64	23	763
v. Montag 18. bis Sonntag 24. detto	169	211	505	89	93	516	79	87	21	885
v. Montag 25. bis Sonntag 31. detto	181	227	508	77	69	529	116	98	27	916
Summa im Monat Mai 1840 . . .	772	817	2281	324	306	2389	415	364	72	3870
1840 v. Montag 1. bis Sonntag 7. Juni	89	215	377	110	87	316	89	76	3	681
v. Montag 8. bis Sonntag 14. detto	78	96	323	61	58	206	63	68	41	497
v. Montag 15. bis Sonntag 21. detto	61	74	238	59	48	103	72	59	32	373
v. Montag 22. bis Sonntag 28. detto	47	62	310	39	51	113	84	95	37	419
v. Montag 29. bis Dienstag 30. detto	28	40	17	—	5	—	28	37	15	85
Summa im Monat Juni 1840 . . .	303	487	1265	269	249	738	336	335	128	2055
1840 v. Mittw. 1. bis Sonntag 5. Juli	97	196	151	54	90	174	52	71	3	444
v. Montag 6. bis Sonntag 12. detto	138	240	143	38	75	137	118	109	44	521
v. Montag 13. bis Sonntag 19. detto	69	138	148	101	67	85	48	54	—	355
v. Montag 20. bis Sonntag 26. detto	129	243	129	113	47	83	131	89	38	501
v. Montag 27. bis Freitag 31. detto	69	58	51	30	77	43	11	17	—	178
Summa im Monat Juli 1840 . . .	502	875	622	336	356	522	360	340	85	1999
1840 v. Samstag 1. bis Sonnt. 2. Aug.	68	97	55	42	38	21	36	56	27	220
v. Montag 3. bis Sonnt. 9. detto	149	167	45	107	107	68	24	55	—	361
v. Montag 10. bis Sonnt. 16. detto	183	216	75	132	83	82	71	89	17	474
v. Montag 17. bis Sonnt. 23. detto	161	198	72	116	140	26	40	60	49	451
v. Montag 24. bis Sonnt. 30. detto	189	177	52	37	152	44	61	74	50	418
Mont. 31. detto	—	8	12	4	—	16	—	—	—	20
Summa im Monat August 1840 .	750	863	311	438	520	257	232	334	143	1924
1840 v. Dienstag 1. bis Sonnt. 6. Sept.	111	247	61	167	144	15	41	51	1	419
v. Montag 7. bis Sonnt. 13. detto	127	244	82	141	121	43	65	71	12	453
v. Montag 14. bis Sonnt. 20. detto	153	96	36	52	117	32	40	44	—	285
v. Montag 21. bis Sonnt. 27. detto	184	189	27	115	99	11	61	78	36	400
v. Montag 28. bis Mittw. 30. detto	83	99	39	30	41	18	40	47	35	211
Summa im Monat September 1840	658	875	245	505	522	119	247	291	84	1768
1840 v. Donnerst. 1. b. Sonnt. 4. Oct.	123	133	49	138	121	7	14	24	1	305
v. Montag 5. b. Sonnt. 11. detto	111	238	61	65	141	6	64	112	22	410
v. Montag 12. b. Sonnt. 18. detto	214	289	73	212	258	41	23	42	—	576
v. Montag 19. b. Sonnt. 25. detto	169	207	45	111	130	1	43	98	38	421
v. Montag 26. b. Samst. 31. detto	108	107	31	54	88	19	21	49	15	246
Summa im Monat October 1840	725	974	259	580	738	74	165	325	76	1958

spect

von Marseille, Genua, Bastia, Civitavecchia, Neapel, und Malta
April 1841 angekommen sind.

Bezeichnung der Wochen.	Reisende			kommend von						Summa
	I. Ranges	II. Ranges	III. Ranges	Marseille.	Genua	Bastia	Civitavecchia	Neapel	Malta	
1840 v. Sonntag 1. bis Sonnt. 8. Nov.	169	183	74	116	154	64	26	50	16	426
v. Montag 9. bis Sonnt. 15. detto	131	143	63	87	115	2	38	72	23	337
v. Montag 16. bis Sonnt. 22. detto	93	69	55	14	42	37	45	61	18	217
v. Montag 23. bis Sonnt. 29. detto	185	197	91	166	167	48	43	45	4	473
Mont. 30. detto	—	22	—	—	—	—	10	12	—	22
Summa im Monat November 1840	578	614	283	383	478	151	162	240	61	1475
1840 v. Dienstag 1. bis Sonnt. 6. Dec.	163	109	52	89	121	25	30	48	11	324
v. Montag 7. bis Sonnt. 13. detto	185	98	93	92	121	39	31	48	45	376
v. Montag 14. bis Sonnt. 20. detto	94	31	22	25	60	—	20	31	11	147
v. Montag 21. bis Sonnt. 27. detto	121	143	74	95	107	63	—	21	52	338
v. Montag 28. bis Donst. 31. detto	61	65	27	18	19	63	9	30	14	153
Summa im Monat December 1840	624	446	268	319	428	190	90	178	133	1338
1841 v. Freitag 1. bis Sonnt. 3. Januar	43	39	26	33	38	20	7	10	—	108
v. Montag 4. bis Sonnt. 10. detto	30	36	23	10	52	6	9	9	3	89
v. Montag 11. bis Sonnt. 17. detto	89	93	41	48	56	39	25	35	20	223
v. Montag 18. bis Sonnt. 24. detto	61	107	56	39	67	46	36	26	10	224
v. Montag 25. bis Sonnt. 31. detto	43	84	52	53	58	13	16	22	17	179
Summa vom Monat Januar 1841 .	266	359	198	183	271	124	93	102	50	823
1841 v. Montag 1. bis Sonnt. 7. Febr.	108	91	127	93	96	52	57	17	11	326
v. Montag 8. bis Sonnt. 14. detto	143	151	75	64	73	51	23	44	114	369
v. Montag 15. bis Sonnt. 21. detto	46	63	49	20	75	18	18	27	—	158
v. Montag 22. bis Sonnt. 28. detto	86	94	101	45	66	37	61	61	11	281
Summa im Monat Febr. 1841 . .	383	399	352	222	310	158	159	149	136	1134
1841 v. Montag 1. bis Sonntag 7. März	181	158	49	86	73	68	81	64	16	388
v. Montag 8. bis Sonntag 14. detto	196	66	71	75	41	75	56	71	15	333
v. Montag 15. bis Sonntag 21. detto	109	195	63	61	69	94	32	88	23	367
v. Montag 22. bis Sonntag 28. detto	207	86	108	78	57	115	27	93	31	401
v. Montag 29. bis Mittw. 31. detto	193	143	120	92	81	117	43	119	4	456
Summa im Monat März 1841 . . .	886	648	411	392	321	469	239	435	89	1945
1841 v. Donst. 1. bis Sonnt. 4. April	161	82	221	61	48	216	52	71	16	464
v. Montag 5. bis Sonnt. 11. detto	109	166	289	48	72	273	31	98	22	544
v. Montag 12. bis Sonnt. 18. detto	148	91	346	73	61	289	28	116	18	585
v. Montag 19. bis Sonnt. 25. detto	169	110	374	59	43	345	49	123	34	653
v. Montag 26. bis Freit. 30. detto	185	169	451	65	51	419	65	164	41	805
Summa im Monate April 1841 .	772	618	1681	306	275	1542	225	572	131	3051

Rekapitulation.

Jahr	Monat	Reisende			kommend von						Summa
		I. Ranges	II. Ranges	III. Ranges	Marseille	Genua	Bastia	Civitavecchia	Neapel	Malta	
1840	Mai	772	817	2281	324	306	2389	415	364	72	3870
1840	Juni	303	487	1265	269	249	738	336	335	128	2055
1840	Juli	502	875	622	336	356	522	360	340	85	1999
1840	August	750	863	311	438	520	257	232	334	143	1924
1840	September	658	875	245	505	522	119	247	291	84	1768
1840	October	725	974	259	580	738	74	165	325	76	1958
1840	November	578	614	283	383	478	151	162	240	61	1475
1840	December	624	446	268	319	428	190	90	178	133	1338
1841	Januar	266	359	198	183	271	124	93	102	50	823
1841	Februar	383	399	352	222	310	158	159	149	136	1134
1841	März	886	648	411	392	321	469	239	435	89	1945
1841	April	772	618	1681	306	275	1542	225	572	131	3051
Summa . .		7219	7975	8176	4257	4774	6733	2723	3665	1188	23,340

Bekanntmachung.

Der Königliche Rath macht im Vollzug der in dem Rescript des K. K. Finanz-Sekretariats vom 19. April d. J. enthaltenen Ordern, öffentlich bekannt folgendes Allerhöchstes

Motuproprio.

Leopold II. von Gottes Gnaden Kaiserl. Prinz von Oesterreich, Königl. Prinz von Ungarn und Böhmen, Erzherzog von Oesterreich, Grossherzog von Toskana. etc. etc.

Nachdem Wir den Entwurf einer Eisenbahn von Florenz nach Livorno in reifliche Erwägung gezogen, der uns von Emanuel Fenzi und Peter Senn und Comp vorgelegt worden, um im Interesse der anonymen Gesellschaft ausgeführt zu werden, von welcher in dem Manifest die Rede ist, welches die besagten Fenzi und Senn und Comp. in Folge allerhöchster Entschliessung vom 14. April 1838. am 24. desselben Monats veröffentlichten, und nachdem Wir die Bemerkungen und Vorschläge resp. des K. Staats-Anwalts und des Departements der Wasser und Strassen über die Statuten bemeldeter Gesellschaft und über die Bedingungen, unter welche dieselbe den Bau der besagten Bahn zu unternehmen gedenkt, und welche Uns beide von den genannten Fenzi und Senn & Comp. vorgelegt worden, erwogen, und nach Vernehmung Unseres Staatsrathes sind Wir zu der Entschliessung gekommen, zu erklären und zu verfügen wie hier folgt:

Art. I.

Die in dem erwähnten Manifeste vom 24. April 1838 vorgeschlagene anonyme Gesellschaft zur Errichtung einer Bahn von Eisenschienen von Florenz nach Livorno wird gut geheissen, und derselben gestattet, der Bahn den Namen Leopold Eisenbahn (Strada Leopolda) zu geben, auch werden die Statuten derselben Gesellschaft genehmigt.

Art II.

Die Gesellschaft wird ermächtigt, die besagte Bahn auf ihre Kosten, Risiko und Gefahr anzulegen und zu befahren, nach dem Entwurfe des englischen Ingenieurs Robert Stephenson, doch muss dieselbe genau und in jeder Hinsicht den Bedingungen, Vorschriften und Erklärungen genügen, wie sie in den Capiteln enthalten sind, die nach den Vorschlägen des Departements der Wasser und Strassen abgefasst, von obenbesagten Fenzi, und Senn & Comp eingegangen, und von Uns gutgeheissen worden sind.

Art. III.

Eine unmittelbare Aufsicht der K. K. Regierung über die Ausführung des Werkes wird mittelst eines K. K. Kommissärs ausgeübt werden, und in Abhängigkeit vom Conseil der Ingenieurs stehen.

Art. IV.

Die Transporte von Passagieren und Waaren auf der Eisenbahn können einzig und allein durch die Gesellschaft geschehen, welcher das Recht verliehen wird, hundert Jahre lang, von dem in bemeldeten Capiteln für die Beendigung der Arbeiten gesetzten Termin an gerechnet, den Preis besagter Transporte nach Norm des approbirten und von 5 zu 5 Jahren einer Revision zu unterwerfenden Tarifs, sowie gemäss den andern, in denselben Capiteln enthaltenen Vorschriften zu beziehen. Nach Ablauf der hundert Jahre wird die K. Regierung in den vollen Besitz und Genuss der Strasse und ihrer Accessorien auf die Art, und unter den Bedingungen eintreten, wie sie in den mehr erwähnten Capiteln festgesetzt sind.

Art V.

In jedem Zeitpunkt übrigens nach Verlauf der ersten fünfzehn Jahre von dem zur Vollendung der Arbeiten festgesetzten Zeitpunkt angerechnet wird die K. Regierung die ganze Concession der Eisenbahn nach Norm des in den obenerwähnten Capiteln vorgeschriebenen Betrags zurückkaufen können.

Art. VI.

Es wird in der Befugniss der K. Regierung liegen, neue Strassen, oder neue Strassenstrecken, sowohl gewöhnliche als Eisenstrassen, in der Nähe, zur Verbindung oder zur Fortsetzung der Florentiner - Livorneser Eisenbahn auszuführen oder zu deren Bau zu ermächtigen, ausgeschlossen jedoch, für die ganze Dauer jener Concession, ist dabei die Anlegung oder Ermächtigung zur Anlegung einer andern Eisenbahn, welche direct denselben Communicationen zwischen Florenz und Livorno und der dazwischen liegenden Punkte, welche in der von Ingenieur Stephenson gewählten Linie liegen, dienen würde.

Art. VII.

Das Unternehmen, von dem es sich hier handelt, wird in jeder Hinsicht als ein Werk öffentlicher Nützlichkeit betrachtet werden, und die Gesellschaft zur Ausführung besagten Werkes, bleibt folglich mit denjenigen Rechten bekleidet, und resp. den Verpflichtungen unterworfen, welche zur Ansführung von Werken von öffentlichem Nutzen in den betreffenden Gesetzen und Regulirungen des Landes aufgeführt sind.

Art. VIII.

Bevor an irgend eine Arbeit auf Privat-Eigenthum, dessen Besitzergreifung dazu nöthig ist, Hand gelegt werden kann, muss die Gesellschaft, wenn sie sich mit dem Eigenthümer über die demselben gebührende Entschädigung nicht auf dem Wege der Güte verständigen konnte, sich an das Tribunal wenden, um zu erlangen, dass die Schätzung der treffenden Entschädigung, von Gerichts wegen vorgenommen werde, deren Betrag dann von der Gesellschaft unverzüglich an den Eigenthümer zu entrichten ist. Sollte dieser sich weigern, die besagte Schätzungssumme anzunehmen, oder konnte die Zahlung wegen anderweitiger Hindernisse nicht bewerkstelligt werden, so hat die Gesellschaft den Betrag derselben in einer öffentlichen Cassa zu hinterlegen, bis das Tribunal von Rechtswegen darüber erkannt haben wird; wohlverstanden jedoch, dass im ersten Falle, wenn nämlich die Abschätzung bestritten ist, der Betrag der Entschädigungs - Summe um ein Drittel vermehrt

hinterlegt werden muss. Nachdem diese Hinterlegung geschehen, wird die Gesellschaft nicht gehindert sein, Hand an die Arbeit zu legen, ausgenommen jedoch die Arbeiten an der Section zwischen Ponte d'Era und Empoli, bis erst eine Zufriedenstellung aller Eigenthümer der Oefen von la Rotta vorausgegangen ist, und wenn diess nicht stattfindet, bis man erst mit dem Departement der Wasser und Strassen sich über eine andere, anständige Vorkehrung verständigt hat, welche an die Stelle des Plans treten soll, nach welcher die Eisenbahn auf dem Terrain-Strich, der zwischen den besagten Oefen, und dem Arnoflusse liegt, laufen sollte.

Art. IX.

Es ist der Gesellschaft freigegeben, an die Stelle der Effectiv-Zahlung der Expropriations - Gelder, welche königl. Administrationen und Stiftungsgütern zukommen, fortlaufende und ablösbare vierprocentige jährliche Grundzinse treten zu lassen, wenn es sich um den Werth von Grundstücken oder anderen Gegenständen handelt, welche den Bestand eines Fonds ausmachen, wo dann die Gesellschaft immer die gebührende und zureichende Caution nach dem Ermessen des K. Staats-Anwaltes zu leisten hat.

Art. X.

Von dem Augenblick an, in welchem die Bahnlinie auf dem Terrain abgesteckt sein wird, kann kein neuer Bau mehr errichtet werden, weder in dem zur Strasse und ihren Dependenzen gehörigen Raume, noch innerhalb von zehn Ellen zur Rechten und Linken von den äussersten Grenzen dieses Raumes an gerechnet, ohne dass die Gesellschaft damit übereinstimme.

Art. XI.

Sollten zwischen der Gesellschaft und dem Regierungs-Commissaire in Bezug auf die Auslegung und Ausführung der in den Capiteln oder in den Regulirungen, welche nach der Norm besagter Kapitel in der Folge werden approbirt werden, Streitigkeiten entstehen, so sind dieselben zu bescheiden und zu entscheiden von den Behörden, welche in den Streitigkeiten erken-

nen, die sich zwischen den Bezirks - Inspektionen der Wasser und Strassen und den Unternehmern der Arbeiten an königl. Landstrassen ergeben.

Art. XII.

Die Aktien oder die Aktien-Promessen, die nach Vorschrift der Gesellschafts - Statuten als Bürgschaft für die resp. Geschäftsführung von den Mitgliedern des Verwaltungs - Rathes, dem Direktor, dem Cassier in Florenz, dem Agenten in Livorno und andern dazu Verpflichteten hinterlegt werden, bleiben mit einem besondern Privilegium für die Gesellschaft behaftet, welche für die Forderung, die ihr zufolge dieser Geschäftsführung entstehen könnte, auch jene Actien, oder Actien-Promessen, den Vorzug vor jedem andern, wie auch immer privilegierten Gläubiger, haben wird.

Art. XIII.

Alle Akte, welche die Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn stipuliren wird, und welche durch die in Kraft bestehenden Gesetze verhältnissmässigen Registraturgebühren unterworfen wären, werden für die fixe Abgabe einer Lira registriert werden; doch bleiben der Verfügung der besagten Gesetze alle diejenigen Akte unterworfen, welche von derselben Gesellschaft oder auf ihre Rechnung stipulirt werden, nachdem die neue Bahn in Betrieb getreten ist, und welche nicht ihren ursprünglichen Bau und den Geschäftsbetrieb der Gesellschaft selbst betreffen.

Art. XIV.

Der Gesellschaft wird die Befreiung bewilligt von der Zahlung der Mauthabgaben für das Eisen, die Maschinen und andere Gegenstände, welche zur Anlegung und ersten Begründung der Bahn strenge und ausschliesslich nothwendig sind, und die sie veranlasst wäre, vom Ausland in das Grossherzogthum einzuführen, vorbehaltlich jedoch der bezüglichen Emolumente und mit der Verbindlichkeit den Formalitäten, die man ihr vorschreiben wird, genug zu thun, insbesondere mit der Verpflichtung, ein Certificat vom Direktor der Arbeiten, oder einer an-

dern Person, die mit dem Empfang der zur Bau der Bahn bestimmten Gegenstände, die nach und nach eingeführt werden, beauftragt ist, vorzulegen, welches Certificat von dem obenerwähnten Regierungs-Commissär vidimirt sein muss.

Art. XV.

Gegenwärtige allerhöchsteigene Entschliessung und die die Bedingungen der Concession enthaltenden Capitel sollen angeschlagen und in das Bulletin der Gesetze, sowie auch in die Florentiner Zeitung eingerückt werden. Eine authentische Abschrift der erwähnten Capitel und der Statuten der anonymen Gesellschaft wird man in der Canzlei des Florentiner Tribunals erster Instanz hinterlegen, und die Abschrift der Statuten mittelst der Zeitung bekannt machen.

Gegeben am 5. April 1841.

Leopold.

Durch den Staatsrath-Sekretär

V. N. Corsini

L. Pratelesi.

Aus dem K. Conseil, 21. April 1841.

V. G. B. Brocchi.

G. B. Alberti.

Bekanntmachung.

Der Herr Ritter Commandeur Alesandro Manetti, General-Direktor der Wasser- und Strassen-Arbeiten, macht in Gemässheit der im Dekret des k. k. Finanz-Sekretariats vom 19. April d. J. enthaltenen Ordren dem Publikum bekannt, nachstehende:

Capitel,

gutgeheissen von Sr. K. K. Hoheit durch allerhöchstes Rescript vom 5. April 1841, und enthaltend die Bedingungen und Vorbehalte der im allerhöchsten Motuproprio von demselben Tage, der anonymen Gesellschaft ertheilten Concession zur Anlegung **einer Eisenbahn von Florenz nach Livorno.**

Bahnlinie.

Art. 1.

Der Ausgangspunkt der Eisenbahn wird gemäss dem Entwurf von Stephenson ausserhalb der neuen Umringung von Livorno liegen, zwischen dem neuen St. Markusthor und der äussern Darsena (Darsena esterna dei Navicelli). Von diesem Punkte ausgehend wird die Bahn die königl. Domaine von la Paduletta, die Sumpfgegend von Coltano und die Vorstadt von San Giusto durchschneiden und so nach Pisa gelangen, nachdem sie fast zehn Meilen weit, einen beinahe rechtlinigen Lauf verfolgt hat, nun sich aber mit einer leichten Krümmung gegen die Vorstadt del Portone von der genannten Stadt wendet. Diese Stadt zur Linken lassend und eine der k. Poststrasse fast parallele Richtung einhaltend, nähert sich die Bahn den Pfarrorten Cutigniano, Pitigliano, Navacchio, San Prospero, S. Martino und S. Giorgio, lässt Cascina und gleicherweise le Fornacette zur Linken, und setzt über den Erafluss jenseits von Castello di Ponte d'Era in der Richtung südwärts von diesem Orte. Hinter Ponte d'Era läuft die Eisenbahn weiter nach la Rotta, zieht sich zwischen diesem Orte und dem Arno hin (jedoch mit Berücksichtigung dessen, was später bemerkt werden wird),

gelangt in gerader Richtung bis an den Fuss des Hügels, auf welchem sich die Faktorei von Leccio befindet, zieht von da zwischen dem Arno und dem Brennofen von S. Romano, nähert sich dann der Stadt Empoli auf der Mittagseite, und darauf der Ertà bei l'Ambrogiana. An dieser Stelle geht die Eisenbahn mittelst einer Durchgrabung unter der k. Poststrasse hin, und dann zwischen dem Arno, Montelupo und Samminiatello weiter, setzt sich zwischen der Heerstrasse und dem Arno bis in die Nachbarschaft von dem Brennofen Antinori fort, überschreitet hier den Fluss, wendet sich von da um den Pinienhügel (Poggio ai Pini), zieht an den Steingruben von la Gonfolina vorüber, überschreitet den Ombrone, und gelangt bei demselben mittelst eines andern Durchstichs auf die Ebene von Signa, windet sich um diesen Burgfleck, streift an der Real Bandita und den Cascine dell'Isola vorbei, und läuft endlich nahe bei der Porta al Prato der Stadt Florenz aus.

Art. 2.

Sollte irgend eine unvorhergesehene Schwierigkeit der Ausführung zu einer theilweisen Abweichung von der Linie nöthigen, wie sie in den, dem Projekt Stephenson beigegebenen Cartons gezeichnet und im vorhergehenden Artikel beschrieben ist, so darf die Eisenbahn - Gesellschaft sich bis auf eine Entfernung von hundert Ellen und nicht mehr sowohl zur Rechten als zur Linken dieser Bahnlinie entfernen. Diese Entfernung kann bis auf zweihundert Ellen gebracht werden, an den Stellen, wo die Gebäude sehr häufig sind, wie in den Pisa und Cascina zunächst gelegenen Ebenen, und wo die Abschneidung der Güter, von den dazu gehörigen Oeconomie Gebäuden, so viel als möglich zu vermeiden sind. Es ist jedoch wohl zu merken, dass in den im gegenwärtigen Artikel berücksichtigten Fällen, sowie in jedem andern, wo der ursprüngliche Entwurf eine Abänderung erleiden muss, eine Rechtfertigung der Motive vor dem Conseil der Ingenieure statt zu finden, und von diesem die betreffende Gutheissung zu erwirken ist.

Art. 3.

Indem die Eisenbahn die k. Domäne von la Paduletta durchschneiden muss, wird es die Verpflichtung der den Bau unter-

nehmenden Gesellschaft sein, sich allen denjenigen besondern Vorschriften zu fügen, welche das Conseil der Ingenieurs festsetzen wird, sei es in Bezug auf die Höhe, in welcher das Strassen-Nivellement gehalten werden soll, sowohl in Bezug auf die Vorsichtsmassregeln, die man für nöthig erachten mag, damit die dortigen Terrains-Erhöhungen unbehindert fortgesetzt, und das Gewässer von einer auf die andere Seite der Strasse abgeleitet werden kann.

Art. 4.

Ueberdiess wird die Gesellschaft gehalten sein, bevor sie auf der Section zwischen Ponte d'Era und Empoli Hand ans Werk legt, alle Eigenthümer der Ofen von la Rotta zufrieden zu stellen, die ein Recht auf Schadloshaltung haben, nicht sowohl für die Besitznahme von Grund und Boden, als für die Hinderung, welche die Eisenbahn der Ausübung ihrer Industrie verursachen könnte. Sollte es ihr aus irgend einem Grund nicht gelingen, die besagten Eigenthümer der Ofen zufrieden zu stellen, da das Gewerbe, welchem die Eisenbahn ein Hindernis verursachen könnte, von der ganzen Bevölkerung jener Ortschaft ausgeübt wird, — so wird die Gesellschaft gehalten sein, auf den Plan, die Eisenbahn auf der Linie des Terrains zwischen den Oefen und dem Flusse hinzuführen, zu verzichten, und entweder zwei Brücken eine oberhalb und die andere unterhalb la Rotta über den Arno zu bauen, oder irgend andere passende und vom Conseil der Ingenieurs gutzuheisende Vorkehrungen zu ergreifen.

Art. 5.

An den Stellen, wo der Raum zwischen der königl. Pisan'schen Poststrasse und dem Arnofluss etwas enge ist, und die Eisenbahn mittelst Gallerien unter der Poststrasse hinziehen müsste, hat die Gesellschaft eher zu versuchen einen Theil des Flusses zu benützen, jedoch so wenig als möglich in das Flussbett einzudringen, um den am Ufer gegenüber gelegenen Grundstücken keinen Schaden zuzufügen, oder Reklamationen von Seite ihrer Besitzer zu veranlassen.

B a u d e r B a h n .

Art. 6.

Innerhalb von sechs Monaten vom künftigen ersten Mai (1841) an gerechnet, muss die Gesellschaft mit der Ausführung des Werkes angefangen haben.

Art. 7.

Der Bau der Eisenbahn und der dazu gehörigen Arbeiten, für die Strecke von Livorno nach Pisa muss in dem Zeitraume von zwei Jahren, von dem in dem vorhergehenden Artikel bezeichneten Tage an, beendigt sein, so dass sich dieselbe nach Ablauf dieser zwei Jahre in fahrbarem Zustande befindet, nach Ablauf von sieben Jahren aber von dem obengenannten Tage, muss dieselbe in ihrer ganzen Länge von Livorno nach Florenz vollendet, und in fahrbaren Zustand gesetzt sein.

Art. 8.

Der Bau der Eisenbahn muss auf Sorge und ganz auf Kosten der Gesellschaft ausgeführt werden, welche gehalten sein wird, nicht allein für Herstellung der Bahn - Fläche und aller dazu gehörigen Arbeiten, welchen Namen dieselben haben mögen, sondern auch für Anschaffung aller Maschinen und benöthigten Geräthschaften zum Gebrauche für die Eisenbahn und für den Transport der Kaufmannsgüter und Reisenden, Vorsorge zu treffen. Eben so stehen der Gesellschaft, alle die nothwendigen Kosten, für den Ankauf des Bodens der für die Eisenbahn und aller dazu gehörigen Werke, in Besitz genommen werden muss, zu Lasten sowie auch alle Entschädigungen, welcher Art solche sein mögen, keine ausgeschlossen und ausgenommen, welche billigerweise für temporäre sowie bleibende Schaden und Verluste angesprochen werden können, die den anstossenden oder nahe liegenden Gründen durch Herstellung der Eisenbahn zugefügt werden, mit Inbegriff derjenigen Gründe, welche den Lauf des Wassers an einem oder dem andern Ufer begränzen, wo die längs oder über die Flüsse oder Ströme zu bewerkstelligenden Arbeiten temporäre oder bleibende Nachtheile verursachen können.

Art. 9.

Die Eisenbahn wird nur mit zwei Schienenlagen erbaut werden, dessungeachtet aber hat die Gesellschaft, da mit der Zeit eine doppelte Bahn für wünschenswerth erachtet werden könnte, schon jetzt die für diesen Zweck erforderliche Breite des Terrains in Besitz zu nehmen.

Art. 10.

Was die Breite der Bahn, die Weite und Lage der Schienen betrifft, so hat man sich nach dem Project des Herrn Stephenson zu richten, wohlverstanden, dass bei Durchbrüchen, Gallerien und andern Theilen von schwieriger Construction genanntes Project pünktlich beobachtet werde, welches obige Arbeiten für eine dereinstige doppelte Bahn vorbereitet; gleicherweise sind auch bei den Wendungen, niemals kleinere Radien der Krümmung zulässig, als die von dem Ingenieur Stephenson festgesetzten. Und wo es nothwendig, von dem anstossen den Grund und Boden Erde zu nehmen, um damit die Bahnfläche auszufüllen, so ist die Ausgrabung des zu diesem Zwecke benöthigten Erdreiches, wie zur Formation der Dämme und aller übrigen Ausfüllungsarbeiten der Eisenbahn und ihrer Zugehörungen, mit aller Regelmässigkeit zu betreiben, um sowohl den für die Agrikultur hervorgehenden Schaden möglichst zu mindern, als auch der Gesundheit der Luft nachtheilige stehende Wasser zu vermeiden. Zu diesem Zwecke wird sich die Gesellschaft den Andeutungen fügen, welche ihr in Bezug auf diese Misstände beim Beginnen der Arbeiten ertheilt werden könnten.

Art. 11.

Die Abhänge müssen ebenfalls beibehalten werden, wie solche in dem erwähnten Projecte bestimmt sind; folglich (mit Ausnahme der Anhöhen der Brücken, für welche eine Steigung von $\frac{1}{150}$ per Ellen, zulässig) $\frac{1}{380}$ per Ellen zwischen Livorno und Pisa; dann $\frac{3}{4000}$ zwischen Pisa und Florenz nicht übersteigen.

Art. 12.

Die Eisenbahn muss ihrer ganzen Länge nach, durch Mauern, Stacketen, Zäune oder mit Dämmen eingefasste Gräben von den anstossenden Grundstücken getrennt werden. Die Gräben müssen zum wenigsten eine Tiefe von zwei Ellen von dem oberen Boden des ausgegrabenen Erdreiches gerechnet, haben, und wenn es nicht thunlich wäre, ihnen eine solche Tiefe zu geben, muss nebst dem Graben, zur Trennung von den anstossenden Grundstücken, eine Mauer oder ein Stacketen- oder lebendiger Zaun, angebracht werden.

Art. 13.

An den Orten, wo die Wachten zu verbleiben haben, welche zum Schutze des reisenden Publikums auf Kosten der Gesellschaft aufgestellt sind, sind zur Unterbringung dieser Wachten geeignete Hütten zu errichten.

Art. 14.

Bevor an die Arbeiten der Eisenbahn über den Arno, den Canal von Pisa nach Livorno und anderer schiffbarer Wasser Hand gelegt werden kann, muss die bauende Gesellschaft, ganz auf ihre Kosten die nöthig erachtet werdenden Vorkehrungen treffen, damit die Schifffahrt während der Herstellung der Arbeiten nicht unterbrochen, noch gehindert werde, und muss zu diesen Vorkehrungen die Genehmigung des Conseils der Ingenieurs nachgesucht und beigebracht werden.

Art. 15.

Wenn desgleichen durch die Arbeiten für die Eisenbahn was immer für Hinderungen oder Hemmnisse in der bequemen und sichern Passage der andern gewöhnlichen Strassen, denen sie sich nähern oder die sie überschreiten würde, entstehen sollten, so sind auf eigene Sorge und Kosten der bauenden Gesellschaft die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, sei es durch Herstellung provisorischer Passagen, oder anderer Mittel und Auswege, wozu stets

die Genehmigung des vorgenannten Conseils zuvor einzuholen ist.

Art. 16.

Indem die Vorschläge des Projektes Stephenson für den Bau der Brücken über den Arno und anderer Wasser, die die Eisenbahn zu überschreiten im Allgemeinen zugelassen werden, versteht es sich, dass, wo solche aus Holz bestehen, hiezu ausschliesslich Eichenholz für jenen Theil derselben verwendet werden müsse, welcher sich unter Wasser befindet, für den übrigen Theil aber Tannenholz verwendet werde. Ferner ist Vorsorge zu treffen, dass die Konstruktion, Aufstellung und Höhe der Brücken, wie der andern in schiffbaren Flussbetten vorzunehmenden Arbeiten der Schifffahrt keinen Schaden oder Hinderniss zufüge, und es wird dessfalls die Gesellschaft von jenen Bestimmungen abhängen, die das Conseil der Ingenieurs vorzuschreiben für geeignet halten wird.

Art. 17.

Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten, alle Wasserabflüsse, welche von den Bauarbeiten der neuen Strasse abgeschnitten, aufgehoben oder modifizirt werden, wieder herzustellen und zu sichern, indem sie für allen Schaden gänzlich verantwortlich bleibt, der durch Nichtbeachtung der gegenwärtigen Bedingnisse entstehen könnte. Die Wasserleitungen, welche zu diesem Zwecke unter den königl. Provinzial- und Communal-Strassen anzulegen sind, müssen aus Mauerwerk oder Eisen bestehen.

Art. 18.

Wo immer die Eisenbahn gewöhnliche Strassen wagerecht zu überschreiten hat, müssen die in dem Projekte Stephenson bezeichneten Arbeiten ausgeführt, und die nöthigen Gitter angebracht werden, sowie die Wachten zur Oeffnung und Schliessung derselben nach Bedürfniss. Wo aber die Eisenbahn höher liegt als die gewöhnlichen von ihr zu überschreitenden Strassen, und diese letzteren erhöht werden müssen, darf den hinauf führenden Wegen nie eine grössere Steigung als 5 Procent

gegeben werden, wofür die Kosten gleichfalls der die Eisenbahn anlegenden Gesellschaft zur Last fallen. Bei Localitäten, wo der zu überschreitenden Strassen viele sind, wird das Conseil der Ingenieurs zu entscheiden haben, ob die Vereinigung mehrerer dieser Strassen in eine Einzige, um die Eisenbahn zu überschreiten, angebracht werden kann, ohne besagte Strassen fühlbar zu verlängern, und ohne der gewöhnlichen Bewegung auf denselben zu schaden. Wo diese Vereinigung aber nicht ausführbar sein sollten, und die von der Eisenbahn wagerecht zu passirenden gewöhnlichen Strassen von grösserer Frequenz wären, und die eine der andern ganz nahe kommt, ist die Gesellschaft verbunden, die Schnelligkeit der Maschinen der Locomotive, wenn es für nothwendig erachtet wird, zu vermindern, so dass diese Schnelligkeit nöthigen Falls in soweit reducirt werden könnte, dass sie jene der Postpferde nicht überträfe.

Art. 19.

Die Gesellschaft wird längs der Eisenbahn fünf grosse Stationen namentlich zu Livorno, Pisa, Ponte d'Era, Empoli und Florenz errichten, dessgleichen sechs kleinere bei Cascina, la Rotta, S. Romano, Montelupo, Signa und Brozzi. Keine dieser Stationen darf im Innern der Städte oder Flecken angelegt werden. Jene von Livorno wird sich am Abfahrtspunkte der Bahn nämlich ausserhalb der neuen Stadtmauer zwischen dem Thore S. Marko und dem äussern Hafen dei Navicelli befinden, die Station von Florenz ist ausserhalb der Porta al Prato anzulegen, so dass dieselbe von der Heerstrasse von Lucca, dem Müllergraben und der Promenade delle Cascine umschlossen sein wird. In beiden Stationen hat die Gesellschaft, auf eigene Kosten, ausser den benöthigten Lokalitäten für den Dienst der Eisenbahn, ein Gebäude für die Douane errichten zu lassen, wo die Effekten der mit der Eisenbahn zu Florenz oder Livorno ankommenden Reisenden untersucht werden.

Art. 20.

Wo es erforderlich wird, bei den unterirdischen Gallerieen Luftlöcher anzubringen, dürfen dieselben nicht nach einer öffent-

lichen Strasse ausmünden, und müssen mit einer Mauer von drei ein halb Ellen Höhe umgeben sein.

Art. 21.

Die Gesellschaft wird sich zu ihren Bauten derselben Materialien bedienen, die in den verschiedenen Localitäten für öffentliche Arbeiten gewöhnlich benützt werden; jene Fälle jedoch ausgenommen, wo aus besondern Gründen von dem Conseil der Ingenieurs anders bestimmt wird. Eben so wird die Gesellschaft gehalten sein, die Arbeiten vollkommen nach den Regeln der Kunst und mit der grösstmöglichen Dauerhaftigkeit ausführen zu lassen.

Art. 22.

Da das Projekt Stephenson's nicht mit allen erforderlichen Details die besondern Angaben hinsichtlich des Baues der einzelnen Theile der Arbeiten darbietet, so hat die Gesellschaft, um die speziellen Genehmigungen zu erhalten, dem Conseil der Ingenieurs nicht allein die Plane und Beschreibungen der verschiedenen Sektionen der Strasse, sondern auch jene über die einzelnen Arbeiten, welche hiezu gehören, vorzulegen; wobei noch vorbehalten wird, dass dieser speziellen Genehmigung ganz besonders alle herzustellenden Arbeiten über Flüsse, Ströme und Bäche unterworfen sind.

Gebrauch der Eisenbahn.

Art. 23.

Wenn irgend eine Sektion der Eisenbahn und der dazu gehörigen Arbeiten vollendet sein wird, so muss, um davon Gebrauch zu machen, eine genaue Untersuchung davon vorgenommen werden, wie auch ein regelmässiges Inventar, mit den Unterschriften der Repräsentanten der Gesellschaft und ihres Ingenieurs versehen. Nachdem sich das Conseil der Ingenieurs überzeugt hat, dass der vollendete Theil der Bahn die nöthige Sicherheit darbietet, wird dasselbe die schrift-

liche Erlaubniss zur öffentlichen Befahrung derselben, ertheilen, welche bis dahin nicht stattfinden darf.

Art. 24.

Es werden in der Folge durch besondere Reglements Bestimmungen getroffen werden, über den Gebrauch, die Polizei, die Sicherheit der Fahrten und über die Erhaltung der Eisenbahn und der dazu gehörigen Theile, desgleichen werden auch über den Transport des Geldes, der werthvollen Gegenstände, der kleinen Pakete, dann der Güter von grossem Gewichte, und über die Ausschliessung Gefahr darbietender, als z. B. leicht entzündbarer Gegenstände, die bezüglichlichen Vorschriften erscheinen. Es wird der Gesellschaft das Recht zustehen, die obrigkeitlichen vorsorglichen Bestimmungen über die oben angezeigten Punkte, welche für angemessen erachtet wurden, zu verlangen. Wenn dieselben einmal die Bestätigung der k. k. Regierung erhalten haben, so treten sie sowohl für das Publikum, als die Gesellschaft der Eisenbahn von Florenz nach Livorno, wie auch für die andern Gesellschaften in verbindende Kraft, welche in der Zukunft die Erlaubniss zur Erbauung anderer mit der gegenwärtigen in Verbindung stehenden Eisenbahnen erhalten werden. Alle für Erstellung der genannten Reglements erforderlich werdenden Kosten fallen der Gesellschaft zur Last.

Art. 25.

Es bleibt festgesetzt, dass die K. K. Regierung Strafen bestimmt wird, die der Gesellschaft in dem Falle auferlegt werden, wo, wegen mangelnder Aufsicht und Präcision im Dienste von Seiten der Agenten der Gesellschaft, sich Unglücksfälle ereignen. Diese Strafen können sich bis zum Widerruf der Concession erstrecken, und zur Auflösung der oftgenannten Gesellschaft führen, im Falle die gewarnten Missstände zum Schaden des Publikums sich öfter wiederholen.

Art. 26.

Der Transport von Waaren und Reisenden auf der Eisenbahn kann nur von der Gesellschaft ausgeübt werden, welche ermächtigt ist, hiefür die Preise zu erheben nach folgendem

Tarif.

		Preis d. Transportes in toskanischen Lire		
		L.	S.	D.
Reisende				
für die Person per zurückgelegte Meile.				
In den Wagen erster Classe	—	3	8	
„ „ „ zweiter „	—	2	8	
„ „ Karren	—	1	8	
Thiere				
für den Kopf per zurückgelegte Meile.				
Pferde, Maulthiere, Zugvieh, Ochsen, Kühe, Stiere, und Kälber	—	6	—	
Milchkälber und Schweine	—	1	4	
Hammel, Schafe und Ziegen	—	—	10	
Kaufmannsgüter				
für jedes Gewicht von 2000 toskanischen Pfunden per Meile.				
Erste Classe.				
Kalksteine, Bausteine, Kies, Kieselsteine, Sand, Thon, platte Dachsteine, Ziegel, Backsteine, Dünger, Pflastersteine und jede Art Materials zum Bau und Ausbesserung der Strassen, dann Salz	—	4	9	
Zweite Classe.				
Getreide, Mehl, mineralische Calzinirungen und Formationen, Kohlen, Brennholz, Stan-				

	Preis d. Transportes in toskanischen Lire.		
	L.	S.	D.
gen, Balken, Tafeln, Bohlen, Marmor in Blöcken, geschnittene Steine, Bergwachs, rohes Eisen, Eisen in Barren oder in Plat- ten, Blei in Platten, unächtes Porzellan, Gläser und Bouteillen, Essig, Weine, Liqueu- re, Oel und Seife	—	5	8
Dritte Classe.			
Metalle in Pulver, Zinn und andere bearbei- tete oder rohe Metalle, Baumwolle, Wolle, Hanf, Flachs, Tabak, Holz zu Meubles und ausländisches Holz, Zucker, Kaffee, getrocknete Früchte, Spezereien, Material- und Farbenwaaren, Colonial-Produkte, fri- sche und getrocknete Fische, Färberröthe, Porzellan und Manufaktur-Gegenstände . .	—	6	4
Steinkohlen	—	4	4
Fuhrwerke auf Waggon für jedes Gewicht von 2000 Pfund und zurück gelegte Meile (die Last des Fuhrwerks und der Platteform zusammen gerechnet.)	—	6	4

Art. 27.

Die Zahlung wird für die zurückgelegte Meile statt haben, ohne Rücksicht auf die Distanz-Fraktion, so dass jede begonnene Meile, als ganz zurückgelegt zu betrachten ist. Eben so zerfällt das Gewicht der 2000 Pfunde für Kaufmannsgüter nur in Zehenttheile, so dass nämlich jede Last unter 200 Pfunden für 200 Pfund zu bezahlen hat, und jede zwischen 200 und 400 Pfund, für 400 Pfund bezahlt werden muss, und so weiter.

Art. 28.

Die Reisenden können ein Gepäck, nicht über 50 Pfund schwer, unentgeltlich mit sich führen.

Art. 29.

Die Waaren, Kaufmannsgüter, Thiere, und andere in dem vorstehenden Tarife nicht enthaltenen Gegenstände, werden hinsichtlich des Transportpreises als zu jenen Classen gehörig betrachtet werden, mit denen sie die meiste Aehnlichkeit haben.

Art. 30.

Mittelst Erhebung der in dem vorstehenden Tarife bestimmten Transportpreise, verpflichtet sich die Gesellschaft, stets mit Pünktlichkeit und Schnelligkeit, vermittelt der Lokomotive, den Transport der Reisenden, Kaufmannsgüter, Waaren und anderer derselben anvertrauten Gegenstände, zu besorgen.

Die accessorischen in dem Tarife nicht erwähnten Unkosten, wie jene der Niederlegung in den Magazinen der Eisenbahn, der Auf- und Abladung, werden durch specielle Reglements, welche der Genehmigung der k. Regierung zu unterlegen sind, bestimmt werden.

Art. 31.

Der die Transportpreise bestimmende Tarif wird von 5 zu 5 Jahren der K. K. Regierung zur Revision unterlegt werden: und wenn der Durchschnitts-Netto-Ertrag, welcher von der Gesellschaft in den vorhergehenden fünf Jahren erlangt wurde, zehn Prozent des von den Aktionären erlegten Capitaless überschritten haben wird, so wird der Tarif nach Verhältniss dieses Ueberschusses eine Reduktion zu erleiden haben.

Art. 32.

Der Eisenbahn-Tarif muss beständig in allen Haupt- und Nebenstationen, an einem wohl sichtbarem Orte zur Einsicht

des Publikums, angeschlagen sein. Jede Mehrerhebung wird aber in der Weise bestraft werden, wie solches Einnehmern von Zöllen, Brücken- und Barkengeldern etc. vorgeschrieben ist.

Art. 33.

Die Gesellschaft hat die Verbindlichkeit, die Depeschen aus den Postämtern von Florenz nach Livorno und vice versa zu transportiren, und wird bei jeder Abfahrt in den Wagen einen geeigneten Platz für den Courier zu reserviren haben, der mit dem Transporte der besagten Depeschen beauftragt ist, wofür sie die Bezahlung nach dem Tarifpreise empfängt.

Art. 34.

Es versteht sich von selbst, dass während der ganzen Dauer der Concession die Instandhaltung der Eisenbahn, sowie aller Zugehörungen derselben, der Gesellschaft zur Last liegt, und es muss der Zustand der Letztern, wie der Bahn selbst jedes Jahr untersucht werden, und auch aussergewöhnlich, so oft es für nothwendig erachtet werden sollte.

Das Erträgniss der Transporte ist hauptsächlich für den Erhalt der Bahn und ihrer Nebenwerke bestimmt und gebunden, zu betrachten, sowohl insofern dieses auf die Constructionen selbst, wie auch auf die tägliche Abnützung der Bahn, Bezug hat.

A u f s i c h t.

Art. 35.

Die unmittelbare Aufsicht von Seite der K. K. Regierung wird durch einen unter dem Conseil der Ingenieurs stehenden Königl. Commissär ausgeübt werden. Dieser Commissär hat während der Herstellung der Arbeiten darüber zu wachen, dass in keiner Weise von den in den gegenwärtigen Capiteln enthaltenen Vorschriften abgewichen werde: nach deren Vollendung hat sich derselbe mit den Verificationen, Vergleichen und Inventarien, deren oben gedacht wurde, zu befassen. Nachdem die Strasse dem Publikum geöffnet, hat der Commissär die vollkommene Unterhaltung derselben in allen ihren Theilen zu überwachen. Die

Gesellschaft hat ihre Begehren, Bemerkungen und Vorschläge an den K. Commissär zu richten, welcher sodann mit dem Conseil der Ingenieurs, und erforderlichen Falls mit den anderen K. Stellen in Allem was den Dienst der Eisenbahn betrifft, correspondiren wird.

Art. 36.

Der K. Commissär hat mit jener Zahl von Gehülfen und Untergebenen unterstützt zu werden, die ihm zur pünktlichsten Erledigung der ihm anvertrauten Geschäfte von Zeit zu Zeit nothwendig sein können.

Art. 37.

Der K. Commissär wird das Recht haben, alle für den bessern Erfolg des Werkes nothwendigen Vorkehrungen, sowie auch, zur gehörigen Zeit alle zur Sicherung des bequemen und sichern Befahrens der Eisenbahn, und alle zur guten Erhaltung der dazu gehörigen Werke geeigneten Reparationen zu verlangen.

Art. 38.

Wenn zwischen der Gesellschaft und dem Commissär der Regierung sich irgend ein Streit die Auslegung und Ausführung aller in diesen Capiteln enthaltenen Bedingungen betreffend, oder in den Reglements, welche in der Folge gutgeheissen werden, entstehen möchte, so wird man sich der Entscheidung jener Tribunale zu unterwerfen haben, welche nach dem bestehenden System competent sind, die Controversien zwischen den Dicasterien der Wasser und Strassen, und den Unternehmern der Arbeiten an K. Strassen, zu lösen.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 39.

Der Zeitpunkt, während welchem die Gesellschaft des Eisenbahn - Baues die Concession und die damit verbundenen Rechte zu geniessen wird fortfahren können, ist von dem zur Vollendung der Arbeiten bestimmten Termine an gerechnet, auf hundert Jahre festgesetzt.

Art. 40.

Nach dem Ablaufe der hundert Jahre tritt die Königliche Regierung in vollem Besitz und Genuss der Strasse und aller dazu gehörigen Werke, ohne irgend eine Vergütung, mit Ausnahme der in dem nachfolgenden Art 43. erwähnten.

Art. 41.

Die Gesellschaft wird alsdann verbunden sein, der Königlichen Regierung ohne irgend eine Entschädigung, in gut erhaltenem Zustande zu übergeben; die Bahn, die Werke, aus welchen dieselbe bestehet, die Magazine, die Stationen, die Auf- und Ab-ladorte, alle Gebäude an den Abfahrt-, Anhalt- und Ankunfts-plätzen, die Häuser der Wachten und anderer Bediensteten, die Etablissements für die Perception der Einkünfte der Strasse, die befestigten Maschinen, und alle obgleich in diesem Artikel nicht specificirten Gebäude, welche die Gesellschaft verbunden sein wird, in Folge der gegenwärtigen Capitel zu errichten.

Art. 42.

In den letzten fünf Jahren, welche dem Termine der Con-cession vorangehen, wird die K. K. Regierung das Recht haben, einen Theil der Einkünfte an sich zu ziehen, sich für die Wiederherstellung in guten Zustand der Strasse selbst und der dazu gehörigen Werke zu sichern, falls die Gesellschaft einer solchen Verbindlichkeit nicht vollkommen entspräche.

Art. 43.

Was die beweglichen Gegenstände betrifft, als Locomotiv-Maschinen, Karren, Wagen, Materialien, Geräthschaften, Brennmaterialien und Approvisionnementen jeder Gattung, dann die in dem vorstehenden Art. 41. nicht angeführten Gebäude, wofern sie geflissentlich für den Dienst der Fahrten bestimmt sind, so wird die K. K. Regierung verbunden sein, dieselben an sich

kaufen zu dem Preis, der sich aus der Schätzung von Sachverständigen ergeben wird, wenn solches von der Gesellschaft verlangt werden würde. Desgleichen wird auch die Gesellschaft die Obliegenheit haben, diese Gegenstände unter den nämlichen Bedingungen abzutreten, falls die K. K. Regierung es so verlangen sollte.

Art. 44.

Was in den vorstehenden Artikeln 40. und 41. verfügt ist, ist auch anwendbar für den Fall der Auflösung der Gesellschaft, welche bei dem im Art. 108. der von Seiner K. K. Hoheit mit Allerhöchstem Rescripte vom 5. April 1841. genehmigten Statuten der Gesellschaft, angezeigten Verluste statt finden können. In diesem Falle wird übrigens die K. K. Regierung nicht gehalten sein, die in dem vorstehenden Art. 43. der gegenwärtigen Capitel genannten Gegenstände käuflich an sich zu bringen, und werden dieselben zur freien Disposition der Gesellschaft verbleiben.

Art. 45.

Nach Ablauf der ersten fünfzehn Jahre des nach Vollendung der Arbeiten bestimmten Termi- nes, wird die K. K. Regierung jederzeit die ganze Concession der Eisenbahn wieder ablösen können. Um in diesem Falle die Ablösungs-Summe zu reguliren, werden die Netto-Erträgnisse, welche von der Gesellschaft im Laufe der sieben der Ablösung vorhergegangenen Jahre erlangt wurden, in Anschlag gebracht, davon die zwei geringeren Jahrgänge abgezogen, und das Durchschnitts-Netto-Erträgniss nach den übrigen fünf Jahren angenommen. Zu diesem Durchschnitts-Erträgniss wird ferner das Drittel dessen Betrages noch beigefügt, wenn die Ablösung in dem Zeitraum der ersten fünfzehn Jahre, von der Epoche an, wo das Recht der Regierung zugehört, stattfinden sollte: ein Viertel, wenn die Ablösung in dem zweiten Zeitraum der 15 Jahre geschieht: und nur ein Fünftel für die übrigen Perioden. Das genannte Durchschnitts-Netto-Erträgniss nach eintretendem Falle um ein Drittel, Viertel oder Fünftel seines Betrages erhöht, wird die Jahres-

Rente bilden, welche für die noch übrige Zeit der Dauer der Concession zu vergüten ist, und bezahlt werden wird.

Art. 46.

Die K. K. Regiernug behält sich das Recht vor, den Bau neuer sowohl gewöhnlicher, als Eisenbahn-Strassen oder Strassenarme, in der Nähe, in Communication oder in Verlängerung der Bahn von Livorno nach Florenz auszuführen, oder Andern das Recht dazu zu geben, indem sie sich dagegen verbindlich macht, während der ganzen Dauer der Concession, keine andere Eisenbahn für dieselben directen Verbindungen zwischen Florenz und Livorno und den Zwischenpunkten, welche in der vom Ingenieur Stephenson bezeichneten Linie begriffen sind, zu bauen oder deren Bau zu genehmigen.

Art. 47.

Dieselbe behält sich gleichfalls das Recht vor, die Anlage von Aquedukten und Formirung von Canälen auszuführen, oder sie zu genehmigen, sowohl für die Schifffahrt, wie für die Wasser-Abzüge, durch das Territorium wo die Eisenbahn liegen wird, oder an jedem nahen, wie entfernten Orte, je nachdem es die Bedürfnisse des Dienstes und die Bequemlichkeit des Publikums erfordern werden.

Art. 48.

Die Gesellschaft der Eisenbahn wird diesen Bauten von Aquedukten, Canälen und gewöhnlichen Strassen oder Eisenbahnen weder ein Hinderniss entgegenstellen noch viel weniger irgend eine Entschädigung verlangen können, woferne nicht aus diesen Bauten eine Störung oder Hinderung der Circulation auf der Eisenbahn von Livorno nach Florenz, oder derselben zur Last fallende ausserordentliche Kosten hervorgehen.

Art. 49.

Wenn in Zukunft der Bau irgend eines Nebenzweiges der Eisenbahn, in Verlängerung oder in Communication mit jener

von Florenz nach Livorno stattfände, so wird es der K. K. Regierung zustehen, die Regeln und Tarife zu bestimmen, mit denen sowohl die concessionirte Gesellschaft der Bahn von Florenz nach Livorno, wie die neuen Unternehmer das Recht haben werden, sich gegenseitig der ihnen angehörigen Eisenbahn zu bedienen.

Art. 50.

Die Gesellschaft wird von der Concession und allen mit derselben zusammenhängenden Rechte verfallen, wenn dieselbe innerhalb des in dem vorhergehenden sechsten Artikel bestimmten Termi- nes von sechs Monaten nicht Hand an das Werk gelegt hat, oder wenn in dem Zeitraume von zwei Jahren vom 1. künftigen Monats Mai (1841) an gerechnet, der Theil der Bahn von Livorno nach Pisa nicht vollendet und in fahrbaren Stand gesetzt, oder wenn in dem Zeitraume von sieben Jahren, von dem oben genannten Datum an, die ganze Eisenbahn von Livorno nach Florenz nicht nach Vorschrift des vorstehenden Art. 7. vollendet und in fahrbaren Stand gesetzt wäre. Eben so wird die Gesellschaft ihre Vorrechte verlieren, wenn sie nicht den in gegenwärtigen Capiteln ihr aufgelegten Verbindlichkeiten vollkommen entspräche.

Art. 51.

Nach Ablauf der festgesetzten zwei Jahre für die Vollendung der Bahnstrecke von Livorno nach Pisa hat sich die Gesellschaft auszuweisen ein weiteres Zehntel des Nominalbetrages der Aktien in Effectiv-Baarschaft gesammelt zu haben, ohne welches sie nicht allein verhindert sein würde, Hand an irgend eine Arbeit in den andern Bahnstrecken zu legen, und Expropriationen von Terrain vorzunehmen, sondern ist auch noch verstanden, dass sie ipso facto et ipso jure der Concession verfallen sei.

Art. 52.

In den Fällen des Concessions-Verlustes wird für die Fortsetzung und Beendigung der Arbeiten, vermittelt öffentlicher Ad-

judication Vorkehrung getroffen werden, welche sich eröffnen wird, zu den in gegenwärtigen Capiteln enthaltenen Bedingungen, und nach einer Schätzung der gemachten oder begonnenen Arbeiten, der angeschafften Materialien, des erkauften Terrains und der Strassentheile, die dem Publikum bereits eröffnet sein könnten. Diese Adjudication wird dem Meistbietenden für die in den erwähnten Categorien begriffenen Gegenständen zugehören, wohlverstanden, dass die Offerte auch unter dem Schätzungspreise sein können.

Art. 53.

Die erloschene Gesellschaft wird das Recht haben, den erzielten Preis für die genannten Gegenstände von demjenigen, der den Zuschlag bei der öffentlichen Versteigerung erhalten hat, zu fordern.

Art. 54.

Wenn die nach Art, und auf Grundlage des Art. 52. eröffnete Versteigerung zu keinem Resultate führen sollte, wird zu einer neuen Versteigerung, nach dem Zeitraume von sechs Monaten geschritten werden müssen, und wenn auch dieser zweite Versuch fruchtlos sein sollte, so wird die Gesellschaft definitiv jedes Recht auf irgend eine Entschädigung für die schon ausgeführten Arbeiten und die angeschafften Materialien verlieren. Die Abtheilung der Bahn, welche der öffentlichen Passage eröffnet wären oder eröffnet werden könnten, werden unmittelbar im vollen Besitz und Genuss der K. Regierung ohne irgend eine Vergütung von Seite derselben, übergehen.

Art. 55.

Die in dem vorhergehenden Art. 50. und den folgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen werden keine Anwendung haben, im Falle die Verzögerung oder Unterbrechung der Arbeiten von einer höhern Gewalt veranlasst werden, und dieses gehörig erwiesen ist.

Art. 56.

Die Gesellschaft wird verbunden sein, für das zur Eisenbahn im Besitz genommene Terrain die Grundsteuer zu entrichten, und dieselbe, wird nach Massgabe der dermaligen Auflage, und nach dem Ertrage gewöhnlich angebauter Grundstücke berechnet. Was die auf Gebäude und Magazine für den Dienst der Gesellschaft, zu legenden Cataster-Abgaben betrifft, so werden sich diese nach den Normen bestimmen, welche in den Cataster-Vorschriften für jedes neue Gebäude festgesetzt sind.

Art. 57.

Es werden der Gesellschaft alle Kosten zur Last fallen, welche durch die Cataster-Berichtigungen behufs der neuen durch den Bau der Eisenbahn nothwendig werdenden Eintheilungen der Grundstücke, veranlasst werden.

Von dem K. Finanz-Secretariat, den 19. April 1841.

V. F. Cempini.

L. Pratellesi.

Von der General-Direktion der Wasser- und Strassen-Arbeiten, am 20. April 1841.

Der Sekretär

Antonio Puccinelli.

Statuten

der anonymen Gesellschaft zur Anlegung einer **Eisenbahn** von **Florenz** nach **Livorno** bewilliget durch Motuproprio Seiner K. Hoheit vom 5. April 1841; vermöge allerhöchsten Rescriptes desselben Datum.

Tit. I.

Bildung der Gesellschaft.

Art. 1. Es hat sich zu Florenz eine anonyme Gesellschaft gebildet, um eine Eisenbahn von Florenz nach Livorno zu bauen und in fahrbaren Stand zu setzen, und derselben, wenn sie die höchste Genehmigung dazu erhalten, jene Arme der Kommunikation und jene Anzahl von Verzweigungen beizufügen, die die besagte Gesellschaft ihrem eigenen Interesse für dienlich erachten könnte.

2. Der Bau der besagten Bahn muss in vier Sektionen ausgeführt werden, nach dem in dem Berichte des englischen Ingenieurs Robert Stephenson vom 30. April 1839 dargelegten Projekte, und unter den Bedingungen, Obliegenheiten, Vorbehalten und Erklärungen, welche in den von Seiner K. K. Hoheit mittelst allerhöchsten Rescriptes vom 5. April 1841, genehmigten Capiteln enthalten sind.

3. Die Firma der Gesellschaft ist folgende:

Anonyme Gesellschaft

der

Leopold-Eisenbahn.

Unter dieser Firma müssen alle dieselben betreffende Akte vollzogen werden.

4. Es wird eine anonyme Gesellschaft in jeder Beziehung seyn, und insbesondere darin, dass sie den Aktionär weder gegen die Gesellschaft noch gegen einen Dritten für eine andere Summe verbindlich macht, als für die in der erworbenen Aktie oder Aktien enthaltene.

5. Die Geranten verpflichten die Gesellschaft gegenüber von Dritten, innerhalb der Grenzen der ihnen durch gegenwärtige Statuten ertheilten Attribute, und sind gegen die Gesellschaft für die pünktlichste Beobachtung aller denselben in diesen Statuten übertragenen und auferlegten Obliegenheiten verantwortlich.

6. Die Gesellschaft ist von dem Tage der ersten General-Versammlung, als in Thätigkeit zu betrachten, welche General-Versammlung innerhalb des künftigen Monats Juni (1841) statt zu finden hat.

7. Es übernimmt die Gesellschaft alle Verbindlichkeiten, enthalten:

1. In dem von den beiden Gesellschaftern, Urheber des Projekts Ritter, Prior Emanuel Fenzi und Peter Senn et. Comp. bekannt gegebenen Manifeste vom 24. April 1838.

2. In dem allerhöchsten Motuproprio vom 5. April 1841, womit Sr. K. Hoheit die Gesellschaft zu genehmigen geruhen

3. In den gleichfalls von Seiner K. Hoheit genehmigten Capiteln vom 5. April 1841, welche in dem vorhergehenden Art. 2. der gegenwärtigen Statuten erwähnt sind.

8. Die Gesellschaft übernimmt auch zu ihren Lasten alle Unkosten, welche von den zwei Urhebern des Projektes für die Verwaltung, Bezahlung der Interessen und was sie sonst beweisen werden, im gegenseitigem Einverständniss, für den Zweck dieses Unternehmens ausgegeben zu haben.

9. Dagegen gehen der Gesellschaft alle Begünstigungen und Vortheile zu gut, welche dem gedachten Unternehmen aus den allerhöchsten Concessionen und insbesondere aus dem erlassenen allerhöchsten Motuproprio vom 5. April 1841 erwachsen.

10. Der Sitz der Gesellschaft ist Florenz.

11. Die Gesellschaft wird durch einen Verwaltungs-Rath vertreten; formirt auf die in dem nachfolgenden Tit. III. bezeichneten Art und Weise.

12. Die Unterschrift der Gesellschaft gehört:

Hauptsächlich dem Verwaltungs - Rath, und für denselben, dessen Präsidenten und Sekretair, welche gemeinschaftlich und vereint alle die Gesellschaft betreffenden Akte und Contrakte zu unterzeichnen haben.

Und nachher dem Direktor der Gesellschaft als Delegaten des Verwaltungs - Rathes, zufolge dessen Beschliessungen.

Tit. II.

Von dem Fond oder Gesellschafts - Capital. — Von den Aktien, die dasselbe bilden. — Von dessen jährlichen Interesse. — Von der Vertheilung des Gewinnes.

13. Der Fond oder das Gesellschafts - Capital besteht in der Summa von dreissig Millionen toscanisc. en Lire laut des Manifestes vom 24. April 1838.

14. Der genannte Fond oder das Gesellschafts - Capital von dreyssig Millionen toscanischen Lire, wird von dreyssig Tausend Aktien, jede zu tausend Lire, repräsentirt, worunter neun und zwanzig Tausend siebenhundert zahlende 29,700
und dreihundert industrielle 300

zusammen Aktien 30,000
wofür bereits von den beiden Geschellschaftern, Urhebern des Projektes eben so viele Aktien - Promessen emittirt worden sind, Alles laut Inhalt des genannten Manifestes.

15. Wenn der besagte Fond oder das Capital zu diesem Unternehmen überschüssig sein wird, so werden die Concurrenten nur gehalten sein, so viel einzuzahlen, als zur Vollen- dung desselben nothwendig sein wird.

16. Wenn im entgegengesetzten Falle sich ergeben sollte, dass das gesammelte Capital nicht hinreichend wäre, sey es aus Ursache einer doppelten Bahn, die für nothwendig gehalten würde, oder einer grössern Anzahl für nützlich erachtet werdender Verzweigungen, so kann die in eine General-Versammlung vereinigte Gesellschaft den Verwaltungsrath zur Emission jener grössern Anzahl von Aktien ermächtigen, die sie für nothwendig halten würde.

17. Die Aktien können au porteur oder nominell sein, je nachdem von dem Erwerber die Ausstellung derselben gewünscht wird.

18. Es bleiben den beiden gesellschaftlichen Urhebern des Projektes die Rechte vorbehalten, welche ihnen nach dem Manifeste vom 24. April 1838 in Beziehung auf die unentgeltlichen dreihundert industriellen Aktien, jede zu 1000 Lire, und zwar von Nr. 29,701 bis 30,000, zustehen.

19. Da die ausgegebenen Aktien-Promessen, wenn selbe ausweisen, dass die Einzahlungen der Raten richtig geleistet worden sind, den Besitzern das Recht verleihen, die Aktien zu beziehen, und bei der letzten Einzahlung ihres Werthes gegen diese umgetauscht werden müssen, so haben sie dieselben Rechte, und geniessen dieselben Vortheile, wie die Aktien selbst.

20. Jede der besagten Aktien erhält:

- 1) Ein jährliches fixes Interesse von vier Procent auf die bezahlte Summe, so lange die ganze Bahn noch nicht in Gang gesetzt ist.
- 2) Jene halbjährigen Dividenden, die der Verwaltungs-Rath bestimmen wird, wenn sich die ganze Bahn im Gange befindet.

21. Das gleiche jährliche fixe Interesse von vier Procent wird auch den Actien-Promessen bezahlt werden, wohlverstanden, dass ihnen dieses jährliche Interesse nur auf jene Summe bezahlt werden wird, die von diesen Aktien-Promessen auf Rechnung des Capitals, in der Art und Weise, und in dem

im folgenden Art. 23. der gegenwärtigen Statuten angezeigten Zeiträumen, als eingezahlt erscheinen werden.

22. Das genannte jährliche Interesse wird in zwei gleichen halbjährigen Raten bezahlt werden.

23. Jeder Aktionär wird verbunden sein, den Betrag seiner Aktien in Raten, nicht über zehn Procent betragend, und in jenen Epochen zu bezahlen, die der Verwaltungs-Rath festsetzen wird, wobei eine Frist von sechs Monaten, von dem Tage gerechnet, wo besagte Epochen in der Florenzer Zeitung bekannt gegeben werden, gestattet ist. Diese Bekanntmachung wird dreimal erfolgen, und der Termin von sechs Monaten nimmt von dem Tage der letzten Publikation seinen Anfang. Zwischen der einen und der darauf folgenden Einzahlung, muss wenigstens ein Zeitraum von nicht weniger als sechs Monaten seyn und die Zahlungen müssen stets entweder am 1. Mai oder am 1. November jeden Jahres, statt finden.

24. Die Einzahlungen der Summen, die Aktien-Promessen, und deren Raten betreffend, müssen durch die Aktionärs wie folgt stattfinden. Die in Toskana wohnenden oder domicilirenden Aktionäre werden diese Einzahlungen entweder in Florenz in die Hände des Gesellschafts-Cassiers, welcher von den Aktionärs in der General-Versammlung ernannt wird, oder in Livorno in die Hände des gleichfalls von den Aktionärs in der General-Versammlung ernannten Agenten der Gesellschaft, machen müssen. Die auswärts wohnenden oder domicilirenden Aktionärs können dieselben je nach ihrer grössern Bequemlichkeit in Mailand, Venedig, Wien, Augsburg, Genf, Triest, London oder Paris in die Hände der Banquiers, welche der Verwaltungs-Rath nach Massgabe des vorhergehenden Art. 23. bezeichnen wird, erlegen.

25. Die Ausbezahlung des Jahreszinses von vier Procent, sowie der Dividenden aus den Erträgnissen wird wie folgt statt finden. Die in Toskana wohnenden oder domicilirenden Aktionäre werden dieselben bei dem obengenannten Cassier der Gesellschaft in Florenz, oder bei dem Agenten in Livorno erheben. Die auswärts wohnenden oder domicilirten Aktionäre

können solche nach ihrer Bequemlichkeit, und wenn ihnen solches angenehm, in irgend einer der in dem vorhergehenden Artikel erwähnten Städte bei den Banquiers in Empfang nehmen, die ihnen wie oben durch den Verwaltungs-Rath bezeichnet werden.

26. Das zu beobachtende Verfahren sowohl wegen Einzahlung der successiven Raten des Capitaless, als auch für die Auszahlung der Zinsen oder Dividenden, welche nach Willkühr der Actionäre in Florenz oder Livorno, oder in den oben bemerkten Städten zu machen ist, wird von dem Verwaltungs-Rathe bestimmt werden, welcher in der (Art. 23.) festgesetzten Weise, das Reglement drei Monate vor der zur Bezahlung der zweiten Capitals - Rate bestimmten Epoche bekannt machen wird.

27. Der Verwaltungs-Rath wird sowohl wegen Einziehung der Gelder der Aktien-Promessen und ihrer Raten, als wegen Auszahlung der jährlichen Interessen von vier Procent und der Dividenden aus den Erträgnissen, welche durch, von demselben gewählte Banquiers in den obengenannten auswärtigen Städten geschieht, jedesmal die festgesetzten Wechsel-Verhältnisse zwischen der toskanischen und den fremden Münzsorten anzeigen. Wer in Florenz oder in Livorno erheben oder bezahlen wird, ist keiner Bankspese unterworfen. Diejenigen aber, welche von der Erleichterung der Erhebung und Erlegung an den obenangezeigten auswärtigen Plätzen profitieren wollen, werden die erforderlichen Bankspesen zu tragen haben.

28. Zur Epoche, wo die Einzahlung der letzten Rate der Aktien - Promesse erfolgt, wird den Aktionären in den von dem Verwaltungs-Rath zu bezeichnenden Formen, die definitive Aktie gegen Rückgabe der Aktien - Promesse ausgeliefert werden. Alle Aktien-Promessen müssen alsdann ausser Umlauf gesetzt werden, und die Bezahlung der Dividenden wird von jener Epoche an, nur auf wirkliche Aktien stattfinden.

29. Alle Besitzer von Aktien-Promessen, welche die in Art. 23. bestimmten Raten in den ersten drei Monaten jedes

dort angezeigten Semesters bezahlen, werden auf diese Rate die jährlichen Interessen von vier Procent für das ganze Semester empfangen, in welchem die Bezahlung statt gefunden hat.

Jene, welche besagte Raten in den letzten drei Monaten jedes in Art. 23. angezeigten Semesters einzahlen, werden für diese Rate das Interesse des Semesters, in welchen sie die Zahlung auf diese Art gemacht haben werden, nicht erhalten, sondern erst vom folgenden Semester angefangen, einziehen.

Diejenigen, welche säumen werden, die Raten erst in den zwei Nachsichts-Monaten die auf jedes (Art. 23.) bestimmte Semester, folgen, zu bezahlen, werden das Interesse für diese Raten nicht allein für das Semester, in welchem die Bezahlung hätte statt finden sollen, sondern auch für jenes, in dem sie die Bezahlung geleistet, verlieren.

Jene endlich, welche sogar in den zwei Nachsichts-Monaten, die auf jedes (Art. 23.) bestimmte Semester folgen, die verfallene Rate nicht erlegt haben werden, sind jeden Rechtes verlustig, und verlieren die bereits bezahlten Summen, die der Gesellschaft, wie Art. 12. des Manifestes vom 24. April 1838 erklärt wurde, zu Gute gehen. Der besagte Termin ist unwiderruflich und es wird in Niemandens Befugniss liegen, die geringste Verlängerung, Vertheidigung des Verzuges (*purgazione di mora*), Nachsicht, Restitution in integrum, und irgend eine andere Begünstigung oder Billigkeitsmittel, zu bewilligen, auf welche Alle es verstanden ist, vertrags- und gesetzmässig, Verzicht geleistet zu haben.

Kein Besitzer von Actien-Promessen wird die Interessen von jenen Promessen erheben können, für welche er die verfallene Rate nicht bezahlt hat, oder gleichzeitig bezahlt.

30. Der Verfall der Actien-Promessen, wird bei jeder Unterhandlung leicht zu erkennen seyn, wenn die Aufmerksamkeit auf den Mangel der Einschreibung der Raten-Zahlungen gerichtet wird, welche in den, laut gegenwärtigen Statuten festgesetzten Epochen, bewerkstelligt werden müssen, und welche

Einzahlungen auf diesen Actien-Promessen, selbst erscheinen werden, nach Maasgabe des Reglements des Verwaltungs-Raths, dessen im Art. 26. der gegenwärtigen Statuten, Erwähnung geschehen ist.

31. Der Verwaltungs-Rath wird das Recht haben, an der Stelle der so verfallenen, eine neue Aktien-Promesse, mit derselben Nummer versehen, zu emittiren.

32. Das Eigenthumsrecht der Aktien-Promessen und der Aktien selbst kann, versteht sich, übertragen:

Durch einfache Uebergabe und den blossen Besitz derselben, wenn die Aktien-Promessen oder Aktien au porteur sind,

Und vermittelt Giro, wenn solche nominell, und in diesem zweiten Falle ohne Verantwortlichkeit der Verification des Giro selbst, wenn nicht eine Präventiv-Opposition besteht, wie in Art. 1. des Manifestes vom 24. April 1838 enthalten ist.

33. Die Gesellschaft lässt keine Sequestrationen zu, weder auf das Capital, noch Interessen, noch auf die Dividenden der Aktien-Promessen, und der Aktien.

34. Die Aktien-Promessen und die Aktien sind der Gesellschaft gegenüber untheilbar, und können daher in allen Beziehungen nur von einem einzigen ihrer Miteigenthümer, Mitbesitzer oder Mitgenossen repräsentirt werden.

Tit. III.

Von der Verwaltung.

35. Die machthabenden Behörden der Gesellschaft bestehen:

- 1) aus der General-Versammlung der Aktionäre,
- 2) dem Verwaltungs-Rathe, welcher wie folgt von der General-Versammlung der Aktionäre ernannt wird,
- 3) dem Director der Angelegenheiten der Gesellschaft, gleichfalls, wie folgt, von der General-Versammlung der Aktionäre ernannt.

36. Die General-Versammlung bildet sich aus allen jenen intervenirenden Aktionären, welche nachfolgende Bedingungen erfüllt haben werden.

Jeder Aktionär, welcher an der General-Versammlung Theil zu nehmen wünscht, muss drei Tage zuvor in die Hände des Cassiers der Gesellschaft wenigstens zehn Aktien-Promessen oder Aktien oder mehr derselben bis zu fünfzig, entweder auf eigenen Namen oder Rechnung, oder im Namen und auf Rechnung anderer deponiren, worauf ihm von dem besagten Cassier eine Zulasskarte zugestellt werden wird, welche er der ihn einlassenden Person vorzuweisen und zu übergeben hat.

Wenn Jemand fünfzig oder mehr, bis zu hundert Aktien-Promessen oder Aktien deponiren wird, so wird derselbe zwei Zulasskarten, sollte er aber deren hundert oder darüber deponiren, so wird er drei Zulasskarten zugestellt erhalten.

Jede Zulasskarte ertheilt das Recht eines zu gebenden Votums. Folglich wird derjenige, welcher zehn Aktien oder Aktien-Promessen deponirt, das Recht haben, eine Stimme zu geben. — Derjenige, welcher deren fünfzig deponirt, wird zwei Zulasskarten, und das Recht zu zwei Stimmen erhalten. Und derjenige, welcher hundert oder mehr deponirt, empfängt drei Karten und damit das Recht dreier Stimmen.

Ein und dieselbe Person, sei es, dass sie für eigene Rechnung oder als Abgeordneter oder Anwalt von andern intervenirt, wird in den Berathungen der Gesellschaft nicht mehr als drei Stimmen abgeben können.

Die auf die Ausführung der genannten Operationen bezüglichen Formalitäten, werden jedesmal von dem Verwaltungs-Rath festgesetzt und veröffentlicht werden. Diese Formalitäten werden für die erste General-Versammlung (da der Verwaltungs-Rath noch nicht gewählt und zusammengesetzt ist) von den beiden gesellschaftlichen Gründern des Projektes bestimmt und veröffentlicht.

37. Die nicht in Florenz wohnenden Aktionäre können das besagte Depositum auch in Livorno bei dem Agenten der Gesellschaft oder bei den von dem Verwaltungs-Rath gewählten Banquiers in den obengenannten auswärtigen Städten, bewerkstelligen.

Die Depositions - Zeugnisse, welche dieselben von dem genannten Agenten, oder von den besagten Banquiers gestellt und vidimirt erhalten werden, und in welchen die Deponenten ihren Namen, und den Namen der Delegaten oder Anwälte einzuschreiben haben, die sie gewählt und bestimmt haben, um von denselben bei den General-Versammlungen vertreten zu werden, sind dem Cassier der Gesellschaft in Florenz einzuhandigen, und werden den Deponenten oder für dieselben ihren Abgeordneten oder Anwälten das Recht geben, von diesem die Zulasskarte nach Vorschrift des vorhergehenden Art. 36. zu empfangen.

38. Damit eine General - Versammlung gültig sey, ist erforderlich, dass so viele Aktionäre oder Delegaten oder Anwälte derselben sich versammeln, als nothwendig sind, um wenigstens dreitausend Aktien zu repräsentiren, und dass die Anzahl der Intervenirenden wenigstens fünfzig betrage.

Jede General - Versammlung, in welcher diese Anzahl von Aktionären und diese Zahl von Aktien sich nicht vorfindet, wird nicht zu den Berathungen schreiten können, und in einem solchen Falle von dem Präsidenten vertagt werden.

Wenn an dem in der Vertagung bestimmten Tage und Stunde, die oben festgesetzte Anzahl von Personen und Aktien nicht zusammen käme, so wird die General - Versammlung gültiger Weise zur Berathung über alle in dem folgenden Art. 48. angezeigten Gegenstände schreiten können, wird aber nicht über die andern in dem nachfolgenden Art. 49. bezeichneten Gegenstände berathen können, wenn nicht zuvor eine neue Bekanntmachung in der Florentiner Zeitung erscheint, in welcher die Angelegenheiten, wegen deren diese neue General - Versammlung angekündigt wird, dargelegt sein müssen.

Nachdem dieser zweite Aufruf in solcher Weise gemacht worden, kann die General - Versammlung über alle die Gesellschaft betreffenden Gegenstände und auch über jene in dem oben an bemerkten und untenstehenden Art. 49. angezeigten, deliberiren, welches auch die Anzahl der sich versammelten Personen und die Zahl der von denselben repräsentirten Aktien sein möge. Wohl verstanden jedoch, dass die in dieser

letztern General - Versammlung gefassten Beschlüsse über in dem oben angezeigten und untenstehenden Art. 49. enthaltene Gegenstände nicht vollziehbar sein werden, wenn in dem Termin von einem Monat, von dem Tage der Publikation an, welche deshalb von dem Verwaltungs - Rath in der Florenzer Zeitung erlassen werden wird, ein oder die Besitzer von wenigstens zweitausend Aktien dagegen Appellation, Rekurs oder Reklamationen vor dem genannten Verwaltungs - Rath erheben würden, welcher der Gesellschaft der Aktionäre in der nächstfolgenden gewöhnlichen oder ausserordentlichen General - Versammlung, Rechenschaft darüber geben muss.

39. Es muss unumgänglich jedes Jahr eine General - Versammlung der Aktionäre zu dem für die Vorlegung der Bilanz bestimmten Zeitraume, berufen werden und sich vereinigen. Dieselbe wird vermittelt einer in die Florenzer Zeitung einzurückenden Ankündigung, vierzig Tage vor der bestimmten Zusammenkunft, ausgeschrieben werden.

Die erste Versammlung wird (da der Verwaltungs - Rath noch nicht erwählt und zusammengesetzt ist), von den zwei gesellschaftlichen Gründern des Projektes, Cav. Priore Emanuel Fenzi, und P. Senn & Comp. ausgeschrieben werden.

Die folgenden Versammlungen werden von dem Verwaltungs - Rath ausgeschrieben werden.

40. Wenn es das Interesse der Gesellschaft erheischt, so kann der Verwaltungs - Rath unter Beobachtung der oben angegebenen Formen, auch im Laufe des Jahres irgend eine ausserordentliche General - Versammlung ausschreiben.

41. In der General - Versammlung der Aktionäre führt der Präsident des Verwaltungs - Rathes den Vorsitz. Desgleichen wird auch der Sekretär des besagten Verwaltungsrathes, der Sekretär der General - Versammlung der Aktionäre seien. Für die erste Versammlung (da der Verwaltungs - Rath noch nicht gebildet) wird der älteste der zwei gesellschaftlichen Begründer des Projektes der Präsident, und der andere dieser zwei Gesellschafter der Sekretär der General - Versammlung sein.

42. Der Praesident wird, im Namen des ganzen Verwaltungsrathes, zuerst das Wort ergreifen, um die der Deliberation der Aktionäre vorzuschlagenden Gegenstände auseinander zu setzen, worauf unmittelbar zur Votation über jeden einzelnen der besagten Vorschläge gestritten werden wird.

43. Jedem der Aktionäre ist es alsdann, nachdem er das Wort vom Präsidenten erhalten, erlaubt, jene Propositionen zu machen, die er für den grössern Vorthail des Unternehmens zuträglich glaubt, woferne solche nicht schon beschlossenen Resolutionen entgegen sind; und nachdem der Präsident seine Meinung geäussert, wird unmittelbar zur Votation über jede der besagten Propositionen übergegangen.

Es sind jedoch von ähnlichen Vorschlägen alle im Art. 49. begriffenen Gegenstände ausgenommen, und wenn irgend eine Proposition von einem einzelnen Aktionär über einen derselben gestellt würde, so ist derselbe auf eine andere besonders zu diesem Zwecke zu berufende General-Versammlung zu verweisen, wenn drei Viertheile der Votirenden einer solchen Maassregel beistimmen würden.

44. Wenn alle Angelegenheiten in einer einzigen Sitzung nicht beendigt werden könnten, so hat der Präsident vor Schluss derselben den Tag und die Stunde einer zweiten Sitzung anzuberaumen, in welcher nothwendiger Weise alles in Discussion Verbliebene erledigt werden muss, so lange die Beiwohnenden in hinlänglicher Zahl sind, da in keinem Falle eine dritte Versammlung ohne ausdrückliche Genehmigung der K. K. Regierung statt finden darf.

45. Keinem Aktionär wird erlaubt seyn, das Wort zu nehmen, wenn er nicht schriftlich die Erlaubniss des Präsidenten dazu verlangt haben wird.

46. Der Präsident wird niemand das Wort verweigern können, innerhalb der Gränzen der zwei vorgeschriebenen Versammlungen und so lange die Anzahl der Beiwohnenden die in den gegenwärtigen Statuten vorgeschrieben ist, sondern muss dasselbe jedem verleihen, und zuerst jenen, die es am ersten verlangt haben.

47. Jeder Aktionär, der auf diese Weise authorisirt, das Wort ergriffen haben wird, darf von Niemanden unterbrochen werden. Wohl aber kann derselbe vom Präsidenten zur Ordnung gerufen, und zu schliessen, eingeladen werden.

48. Die General - Versammlung der Aktionäre wird nach Mehrheit der Stimmen berathen:

- 1) Ueber die Wahl und Ernennung der den Verwaltungs-Rath zu bildenden Individuen.
- 2) Ueber die, den Individuen, aus denen der Verwaltungs-Rath zusammengesetzt, während des Baues der Strasse zu bewilligenden Entschädigungen.
- 3) Ueber die Wahl und Ernennung des Direktors der Angelegenheiten der Gesellschaft.
- 4) Ueber die Wahl und Ernennung des Cassiers der Gesellschaft in Florenz, welcher die gegenwärtigen provisorischen Cassiere Emanuel Fenzi & Comp., die wieder gewählt werden können, zu ersetzen hat.
- 5) Ueber die Wahl und Ernennung des Agenten der Gesellschaft in Livorno, welcher die gegenwärtigen provisorischen Agenten Peter Senn & Comp., die wieder gewählt werden können, zu ersetzen hat.
- 6) Ueber die Genehmigung oder Nichtgenehmigung der jährlichen Bilanz, welche, wie später gesagt werden wird, von dem Verwaltungs-Rathe gemacht und veröffentlicht werden muss.
- 7) Ueber die Wahl und Ernennung des Rechnungs-Revisors, welcher die jährliche von dem Verwaltungs-Rath gemachte und publicirte Bilanz, untersuchen muss.
- 8) Ueber die Vorschläge des Verwaltungs-Rathes im Betreff der von den gegenwärtigen Statuten vorhergesehenen Arbeiten.
- 9) Und im Allgemeinen über alle die Gesellschaft angehenden Gegenstände, mit Ausnahme derer, welche nicht mit Mehrheit, sondern mit drei Viertheilen der Stimmen zu entscheiden, und in dem folgenden Art. 49. näher angegeben sind.

49. Mit drei Viertheilen der Stimmen wird dieselbe berathen.

1) Ueber vorgeschlagen werdende Aenderungen an den gegenwärtigen Statuten, welche von der Gesellschaft genehmiget, der Sanktion der K. K. Regierung unterlegt werden müssen.

2) Ueber Unternehmung neuer durch die gegenwärtigen Statuten nicht vorgesehener Arbeiten.

3) Ueber Emission von neuen Aktien.

4) Ueber Abtretung von, aus der Concession herrührenden Rechten, vorbehaltlich jedoch der Genehmigung der K. Regierung.

5) Ueber Auflösung und Liquidation der Gesellschaft.

50. Die zu den ausgeschriebenen und nach Art. 39. und 40. legal abgehaltenen gewöhnlichen und extra ordinären Versammlungen, nicht erschienenen Aktionäre, werden als Einwilligende betrachtet werden, zu denen von den, der General-Versammlung beiwohnenden Actionären, nach Mehrheit und resp. mit $\frac{3}{4}$ der Stimmen gefassten Beschlüssen.

51. Die Berathungen der General - Versammlungen werden in ein, eigens für diesen Zweck bestimmtes Protokoll registriert, welches verschieden ist von dem Protokolle, das die Berathungen des Verwaltungs - Rathes enthält. Dieses Protokoll wird von dem Präsidenten und dem Sekretär der genannten Versammlungen unterschrieben. Jede General-Versammlung hat sich als aufgelöst zu betrachten, sobald der Präsident derselben, sich erhebend, solches den versammelten und gegenwärtigen Aktionärs oder ihren Abgeordneten oder Prokuratoren, mit lauter Stimme erklärt hat.

52. Der Verwaltungs - Rath wird aus sieben, von der General - Versammlung der Aktionäre ernannten Individuen, zusammengesetzt sein.

53. Die Ernennung dieser sieben Individuen wird von allen zugelassenen und anwohnenden Mitgliedern in der General - Versammlung geschehen, jeder derselben schreibt auf den ihm zugestellt werdenden Zettel, den Namen eines jeden der sieben Indivi-

duen, die von ihm in Vorschlag gebracht werden, um den Verwaltungs-Rath zu bilden. Jene, welche bei Abzählung der Zettel die meisten Stimmen erhalten haben, sind alsdann die Mitglieder des Verwaltungs-Rathes. Und falls sich, bei dem Letztzuwählenden eine Stimmengleichheit über zwei oder mehrere Individuen ergeben sollte, so wird zum Ziehen der Namen derselben geschritten werden, und der erste, welcher herausgezogen wird, ist der Erwählte. Die Voten, die einem HandlungsHause gegeben werden, sind so zu betrachten, dass der alleinige Haupt-Gerant desselben, die Rechte für das Haus ausübe.

54. Diejenigen der Aktionäre, welche zum Zwecke der Zulassung zur General-Versammlung, dreissig Aktien Promessen oder Aktien zehn Tage vor der Versammlung bei dem Cassier deponiren, werden dadurch zu verstehen geben, dass sie geneigt seien, eine Stelle im Verwaltungs-Rath zu übernehmen, und die Namen derselben werden im Lokale der Versammlung angeheftet, und dadurch den Aktionären, bevor sie zur Wahl des Verwaltungs-Rathes schreiten, bekannt gegeben werden.

55. Jedes der in den Verwaltungs-Rath gewählten Individuen, muss vor dem Antritt seiner Funktionen, als Garantie seiner guten Geschäftsführung, dreissig Aktien, und so lange die Bezahlung der Aktien noch nicht complettirt ist, dreissig Aktien Promessen bei dem Cassier der Gesellschaft deponiren.

56. Die Glieder des Verwaltungs-Rathes können, so lange sie im Amte bleiben, nicht über die besagten dreissig deponirten Aktien oder Aktien-Promessen disponiren, welche als Garantie der guten Geschäftsführung derselben dienen, und mit speziellem Privilegium zu Gunsten der Gesellschaft behaftet bleiben, welche für die Forderung, die sie gegen dieselben, aus Veranlassung ihrer Geschäftsführung creiren würde, für den Betrag der besagten Aktien oder Aktien-Promessen vor jedem andern Creditor den Vorzug geniessen würden.

57. Jedes der Glieder des Verwaltungs-Rathes muss sein beständiges Domicilium in Florenz haben, oder dort nehmen.

58. Die in der ersten General-Versammlung der Gesellschaft gewählten Mitglieder des Verwaltungs-Rathes werden bis zur ordentlichen General-Versammlung des nächsten Jahres im Amte

und Ausübung ihrer Funktionen verbleiben. In dieser Versammlung des nächsten Jahres werden drei von den genannten sieben Gliedern des Verwaltungs-Rathes durch das Loos austreten, und ihr Amt niederlegen, und sogleich von andern drei Individuen ersetzt werden, welche von den Aktionären nach Vorschrift des Art. 53. zu ernennen sind. Im dritten Jahre werden zwei von den vier Individuen, die zwei Jahre hindurch im Verwaltungs-Rath sich befanden, durch das Loos austreten und ihr Amt niederlegen, und ebenfalls sogleich durch zwei andere Individuen, die wie oben von den in General-Versammlung vereinigten Aktionärs zu ernennen sind, ersetzt werden. Im vierten Jahre werden die zwei übrigen Individuen, welche die drei vorhergehenden Jahre im Verwaltungs-Rathe sich befanden, aus dem Amte treten, und von andern zwei, wie oben durch die in General-Versammlung vereinigten Aktionäre ernannte Individuen, ersetzt. So dass im Laufe der ersten vier Jahre der ganze Verwaltungs-Rath erneuert sein wird.

59. In der Folge, nach den ersten vier Jahren, wird die Bestimmung jener Individuen des Verwaltungs-Rathes, welche aus dem Amte treten, nicht mehr durch das Loos stattfinden, sondern es werden von selbst in dem ersten Jahre drei, im zweiten und dritten Jahre zwei, und zwar immer die ältesten im Amte austreten.

60. Wohl aber können jene Individuen von Neuem in den Verwaltungsrath gewählt werden, welche sowohl nach dem Loose, als dem jährlichen Wechsel bestimmt sind, aus dem Rath des vorhergehenden Jahres zu treten.

61. Im Falle sowohl des bürgerlichen als natürlichen Todes, wie auch im Falle der Nichtannahme, der Demission oder des Bankerotts eines der Glieder des Verwaltungs-Rathes, wird in den erledigten Posten jenes der in der General-Versammlung vorgeschlagenen und ernannten Individuen treten, welches nach den bereits Erwählten die meisten Stimmen erhalten hat. Dasselbe hat vor dem Eintritt in seine Funktionen dreissig Aktien oder bis zur vollständigen Einzahlung der Aktien, dreissig Aktien-Promessen als Garantie seiner guten Geschäftsführung, wie solches in den oben stehenden Artikeln 55. und 56. enthalten, bei dem Cassier der

Gesellschaft zu deponiren. In all den obengenannten Fällen wird das Emolument, welches nach Bestimmung des untenstehenden Art. 71. mit dem Amte eines Gliedes des Verwaltungs-Rathes verbunden ist, je nach Verhältniss der Zeit, unter das Individuum, welches die Stelle verlässt, und jenes, welches hiefür eintritt, vertheilt werden.

62. Der besagte Verwaltungs-Rath wird der in der General-Versammlung vereinigten Gesellschaft, den Direktor der Gesellschafts - Angelegenheiten, einen Cassier in Florenz und einen Agenten in Livorno, in der, in den nachfolgenden Artikeln 74., 83. und 90. bestimmten Art und Weise, vorschlagen.

63. Ein und dasselbe Individuum kann die beiden Aemter eines Gliedes des Verwaltungs-Rathes und des Cassiers der Gesellschaft in Florenz erhalten und vereinigt ausüben: wohlverstanden, dass er das doppelte Depositum der Aktien, welches nach Art. 55. einem Gliede des Verwaltungs-Rathes, wie nach Art. 84. dem Cassier auferlegt ist, bewerkstellige.

64. Der genannte Verwaltungs-Rath wird alle Angelegenheiten und Interessen der Gesellschaft leiten, und in seinen besondern Versammlungen über alle dieselbe betreffenden Gegenstände deliberiren, mit Ausnahme derer, welche zu den Attributionen der General-Versammlungen der Aktionäre gehören und in den obenstehenden Art. 48. und 49. der gegenwärtigen Statuten, angezeigt sind.

65. Zur Gültigkeit der Deliberationen des Verwaltungs-Rathes ist wenigstens die Gegenwart von fünf Mitgliedern desselben erforderlich.

66. Die Deliberationen des Verwaltungs-Rathes geschehen nach Mehrheit der Stimmen. Im Falle die Versammlung nur aus sechs Mitgliedern bestände, hat der Präsident zwei Stimmen um die Majorität zu constituiren.

67. Der Verwaltungs-Rath wird sich regelmässig einmal des Monats versammeln. Er kann sich jedoch auch öfter und aussergewöhnlich, auf Verlangen des Präsidenten oder irgend eines andern Gliedes des Verwaltungs-Rathes vereinigen.

68. In der ersten seiner Versammlungen wird der Verwaltungs-Rath, unter seinen Mitgliedern, seinen Präsidenten

und Sekretär ernennen, welche, wie Art. 41. gesagt worden, auch Präsident und Sekretär der Gesellschaft in den General-Versammlungen sein werden. Die Ernennung des Präsidenten und des Sekretärs wird jedes Jahr von dem Verwaltungsrathe erneuert werden, welcher jedoch auch jene in den besagten Aemtern wird bestätigen können, die dieselben das vorhergehende Jahr bekleidet haben.

69. Wenn der Präsident oder der Sekretär, oder beide, bei einer Versammlung fehlen, so ernennt der Verwaltungsrath unter den gegenwärtigen Individuen jene oder jenes, welche in der genannten Versammlung dieselben zu vertreten haben.

70. Im Falle ein Glied des Verwaltungsrathes dreimal nacheinander bei den Versammlungen nicht erscheinen würde, ohne sein Ausbleiben auf eine von der Mehrheit der andern Glieder des Conseils als genügend anerkannte Weise zu rechtfertigen, so wird angenommen, dass er seine Entlassung gegeben, und der Ersatz wird nach Art und Weise und mit den Rechten und Verbindlichkeiten, die im Art. 61. der gegenwärtigen Statuten ausgedrückt sind, vorgenommen werden.

71. Dem Verwaltungsrathe werden vier Procente der jährlichen Einkünfte der Bahn, nach Abzug der Kosten, zugewiesen; diese vier Procente werden in vier und zwanzig Theile getheilt, wovon fünf dem Präsidenten, vier dem Sekretär und drei jedem andern Mitgliede des Verwaltungsrathes zukommen.

72. Die Deliberationen des Verwaltungsrathes werden in ein, eigens für diesen Zweck bestimmtes Protokoll registriert, welches verschieden von jenem ist, in dem die Deliberationen der Gesellschaft in den General-Versammlungen enthalten sind. Das genannte Protokoll wird von dem Präsidenten und dem Sekretär unterschrieben.

73. Der Direktor ist der Vollzieher aller Angelegenheiten der Gesellschaft, nach den vom Verwaltungsrath gefassten Beschlüssen. Er wird den Versammlungen des genannten Rathes, so oft er von diesem selbst zu erscheinen eingeladen wird, beiwohnen. Er unterschreibt die Briefschaften und Contrakte im Namen der Gesellschaft, indem er in der einen wie in der andern

die Beschlüsse des Verwaltungs-Rathes citirt, welche ihm die Autorisation hiezu übertragen haben.

74. Der Vorschlag zur Stelle des Direktors wird von dem Verwaltungs-Rathe an die, in General-Versammlung vereinigte Gesellschaft, vermittelt der Angabe dreier Individuen gemacht werden, welche ihm hiezu für geeignet scheinen. In der ersten Versammlung wird (da der Verwaltungs-Rath noch nicht gebildet) solches in derselben Weise von den zwei gesellschaftlichen Begründern des Projektes geschehen.

Die Gesellschaft wird unter den drei ihr wie oben vorgeschlagenen und genannten Individuen dasjenige auswählen, welches sie zum Direktor ihrer Angelegenheiten zu haben wünscht.

Diese Wahl wird vermittelt Zetteln vorgenommen werden, in welche jeder der bei der Versammlung anwesenden Aktionäre den Namen desjenigen schreiben wird, den er des Vorzuges würdig glaubt, und derjenige, welcher bei Abzählung der Zettel die meisten Stimmen erhalten haben wird, wird Direktor seyn.

75. Der Direktor muss, bevor er in die Ausübung seiner Funktionen tritt, als Garantie für seine gute Verwaltung fünf und vierzig Aktien, und so lange die Einzahlung der Aktien nicht complettirt ist, fünf und vierzig Aktien Promessen bei dem Cassier der Gesellschaft hinterlegen, über welche er, so lange er Direktor ist, nicht wird verfügen können. Und welche mit speziellem Privilegium für die Forderungen behaftet bleiben, welche die Gesellschaft gegen ihn aus Veranlassung seiner Amtsführung creiren würde, in der Weise, dass die Gesellschaft auf den Preis der besagten fünf und vierzig Aktien oder Aktien-Promessen, jedem andern seiner Gläubiger vorgezogen werden muss.

76. Uebrigens wird derselbe das Recht haben, ein Honorar zu verlangen, welches in jener in monatlichen Raten zahlbaren Summe bestehen wird, die der Verwaltungs-Rath für billig und angemessen hält.

77. Es gehört zu den Rechten und Obliegenheiten des Direktors jeden der subalternen Angestellten vom Dienste zu suspendiren, welcher aus Unfähigkeit, Nachlässigkeit, oder wegen Ver-

letzung der Pflicht nicht nachkommen würden. Die Suspension derjenigen der genannten Angestellten, welche während des Baues der Bahn von dem Hauptingenieur oder dessen Delegaten abhängen, wird von dem Direktor in Gemeinschaft mit besagtem Ingenieur oder dem Delegaten desselben, ausgeübt werden. Der Direktor ist verbunden, derlei Suspensionen sogleich dem Verwaltungs-Rath anzuzeigen, und demselben die Reactivirung oder die definitive Entsetzung der suspendirten Beamten vorzuschlagen und in dem letzteren Falle (da, wo es nothwendig, in Gemeinschaft mit dem Hauptingenieur oder dessen Delegaten) gleichzeitig jene Individuen zu bezeichnen, die er geeignet halten wird, die abgesetzten Beamten zu ersetzen, damit der Verwaltungs-Rath, was ihm passend scheint bestimmen könne.

78. Das Amt des Direktors dauert drei Jahre. — Derselbe kann jedoch von dem Verwaltungs-Rath der General-Versammlung der Aktionäre wieder vorgeschlagen, und von dieser wieder gewählt werden.

79. Dagegen kann derselbe aber auch aus gerechten Beweggründen von dem Verwaltungs-Rath suspendirt und bis zur nächsten Berufung der General-Versammlung durch einen Stellvertreter ersetzt werden, in welcher Versammlung die Gesellschaft denselben entweder reactiviren, oder die Suspension in wirkliche Absetzung verwandelnd, einen andern Direktor ernennen wird.

Der Ersatzmann ist gleichfalls gehalten, bei dem Cassier der Gesellschaft fünf und vierzig Aktien oder resp. 45 Aktien-Promessen als Garantie seiner guten Geschäftsführung, nach Art und Weise, und mit den Verbindlichkeiten und Privilegien zu deponiren, welche in Beziehung auf die von dem Direktor nach Vorschrift des vorstehenden (Art. 75.) deponirten 45 Aktien oder Aktien-Promessen, zu Gunsten der Gesellschaft stipulirt sind.

80. Auch in dem Falle des natürlichen oder bürgerlichen Todes, wie im Falle der freiwilligen Dimission, oder anderer Verhinderung des Direktors, hat der Verwaltungs-Rath einen Ersatzmann, welcher derselben Caution oder derselben Deponirung von fünf und vierzig Aktien oder Aktien-Promessen unterworfen ist, zu ernennen, welcher die Funktionen des verstor-

benen, entlassenen oder verhinderten Direktors so lange versehen wird, bis die Gesellschaft in der nächsten General-Versammlung den Nachfolger definitiv ernannt haben wird.

81. Die Zahlungs-Anweisungen müssen von dem Direktor unterschrieben, und von dem Präsidenten des Verwaltungsrathes vidimirt sein. Jene, welche Ausgaben für den Bau der Eisenbahn, Maschinen u. s. w. und alle jene Gegenstände betreffen, die zu dem speciellen Geschäfts-Kreise des Haupt-Ingenieurs gehören, müssen auch von diesem oder seinem Delegaten unterzeichnet sein.

82. Es wird in Florenz ein Cassier der Gesellschaft sein.

83. Der Vorschlag zur Stelle des Cassiers, wird der in General-Versammlung vereinigten Gesellschaft, durch den Verwaltungsrath, vermittelt Angabe dreier von demselben als hierzu für geeignet gehaltenen Individuen gemacht. In der ersten Versammlung wird (da der Verwaltungsrath noch nicht gebildet) dieser Vorschlag in derselben Weise von den zwei gesellschaftlichen Begründern des Projektes ausgehen.

Die Gesellschaft wird unter den drei ihr vorgeschlagenen und namhaft gemachten Individuen dasjenige auswählen, welches sie zu ihrem Cassier in Florenz zu haben wünscht. Diese Wahl wird vermittelt Zettel vollzogen werden, in welche, jeder der bei der Versammlung anwesenden Aktionäre den Namen desjenigen schreiben wird, den er für vorzüglich befähigt glaubt. Und derjenige, welcher bei Abzählung der Zettel die meisten Stimmen erhalten, wird der Cassier sein.

84. Der Cassier hat, bevor er in die Ausübung seiner Funktionen eintritt, nach der von dem Verwaltungsrath zu bestimmenden Weise, einhundert fünfzig Aktien, und in so lange die Einzahlung der Aktien, noch nicht complettirt ist, hundert und fünfzig Aktien - Promessen zu deponiren, welche als Garantie seiner guten Geschäftsführung dienen, und zu Gunsten der

Gesellschaft bestimmt, und verbindlich bleiben muss, mit dem speziellen Privilegium und Vorzugsrechte vor jedem andern seiner Gläubiger, so lange dessen Verrichtung als Cassier dauern wird.

85. Die Verbindlichkeiten, Attributionen, und der Gehalt des Cassiers, werden von dem Verwaltungs-Rath noch besonders bestimmt werden.

86. Das Amt des Cassiers dauert drei Jahre. Derselbe kann jedoch bei der General-Versammlung der Aktionäre vom Verwaltungs-Rath wieder vorgeschlagen und von der Versammlung aufs Neue gewählt werden.

87. Dagegen kann derselbe auch von dem Verwaltungs-Rath aus gerechten Beweggründen suspendirt und bis zur nächsten Berufung der General-Versammlung durch einen Stellvertreter ersetzt werden. Eben so wird derselbe bis zur nächsten Berufung der General-Versammlung im Falle seines natürlichen oder bürgerlichen Todes, freiwilliger Dimission, oder einer andern Verhinderung, durch einen Stellvertreter ersetzt werden. In all diesen Fällen, ist der Stellvertreter gehalten, das Depositum von einhundert fünfzig Aktien oder Aktien-Promessen, als Garantie seiner guten Geschäftsführung, in derselben Art und Weise, und mit denselben Bedingungen und Privilegien, wie dieses für die Cassiere vorgeschrieben, zu bewerkstelligen.

Derselbe hat auch dieselben Verbindlichkeiten, Attributionen und Gehalt, wie der Cassier, als dessen Stellvertreter er in allen Beziehungen zu betrachten ist, bis zur Ernennung des neuen Cassiers, welche von der Gesellschaft oder von den in nächster General-Versammlung vereinigten Aktionären zu geschehen hat.

88. Während der ganzen Dauer des Baues der Eisenbahn, hat der Cassier jedesmal, so oft sich mehr als viermalhundert Tausend Lire in Cassa befinden, dem Verwaltungs-Rath hievon Kenntniss zu geben, welcher Sorge tragen wird, den Ueberschuss auf eine sichere, nützliche, und in kürzester Zeit wieder rückzahlbare Weise, anzulegen, und in Ermanglung dessen

denselben in einer öffentlichen Cassa, entweder mit oder ohne Verantwortlichkeit, wie es ihm möglich sein wird, zu deponiren.

Nach Vollendung der Bahn wird dasselbe Verfahren bei jedem Mehrbetrage über zweimalhundert Tausend Lire stattfinden.

89. Während der ganzen Zeit, während welcher der Bau der Bahn dauert, wird auch ein Agent der Gesellschaft in Livorno sein.

90. Dieser Agent wird in derselben Weise vorgeschlagen, ernannt und gewählt werden, wie solches in dem vorstehenden (Art. 83.) für die Proposition, Ernennung und Wahl des Cassiers in Florenz vorgeschrieben ist.

91. Auch der Agent der Gesellschaft in Livorno hat, bevor er die Ausübung seiner Funktionen beginnt, in der von dem Verwaltungs-Rath zu bestimmenden Weise, als Garantie für seine gute Geschäftsführung hundert und fünfzig Aktien-Promessen zu deponiren, mit denselben Verbindlichkeiten, Obliegenheiten und Privilegien zu Gunsten der Gesellschaft, welche in dem obenstehenden (Art. 84.) in Beziehung auf die von dem Cassier in Florenz deponirtem hundert fünfzig Aktien oder Aktien-Promessen angegeben und angewandt sind.

92. Auch er wird drei Jahre lang in seinem Amte verbleiben, aber von dem Verwaltungs-Rath, wie der Cassier in Florenz, der in General-Versammlung vereinigten Gesellschaft wieder vorgeschlagen, und von dieser wieder erwählt werden können.

Dagegen kann auch er, wie der Cassier in Florenz, aus gerechten Beweggründen, von dem Verwaltungs-Rath suspendirt und durch einen Stellvertreter ersetzt werden, nach Art und Weise, und unter den Bedingungen des vorstehenden Art. 87, welcher in diesem Falle vollkommen Anwendung zu finden hat.

93. Dem Verwaltungs-Rath steht es zu, die Obliegenheiten, Attributionen und den Gehalt desselben noch besonders zu bestimmen.

94. Es wird endlich auch ein **Rechnungs-Revisor** zur **Revision** der jährlichen **Bilanz** des **Verwaltungs-Rathes** ernannt werden.

95. Die **Ernennung** und **Wahl** des **Rechnungs-Revisors** wird in jeder jährlichen gewöhnlichen **General-Versammlung** geschehen.

96. Dieselbe wird **vermittels Wahlzettel** stattfinden, worauf jeder zur **Versammlung** gekommene und anwesende **Aktionär**, oder **Abgesandeter** oder **Procurator** desselben, den Namen desjenigen **Individuums** schreiben wird, welches er zu den **Functionen** des **Rechnungs-Revisors** geeignet glaubt. Der, welcher bei **Abzählung** der **Zettel** die meisten **Stimmen** vereinigt, ist **Rechnungs-Revisor**.

97. Die **Dienstesobliegenheiten** des **Rechnungs-Revisors** werden von dem **Verwaltungs-Rath** näher bestimmt werden.

98. Die **Belohnung** für die **Arbeiten** und **Bemühungen** desselben, wird von der **Gesellschaft** in derselben **General-Versammlung** bestimmt, in welcher der **Bilanz** des **Verwaltungs-Rathes** und der von dem **Rechnungs-Revisor** zu erstattende **Revisions-Bericht**, in **Vorlage** gebracht werden.

Tit. IV.

Von dem Bilanz.

99. Am **Schlusse** eines jeden **Jahres** hat der **Verwaltungs-Rath** den **Bilanz** und das **Inventar** über die der **Gesellschaft** zugehörigen **Gegenstände**, zu erstellen.

100. Die **Erstellung** des genannten **Bilanzes** und des **Inventars** hat in den zwei, dem **Jahresschluss** folgenden **Monaten**, vollendet zu sein.

101. Alle **Ausgaben** der **Administration**, **Interessen** u. s. w. während des **Baues** der **Bahn**; machen einen **Theil** ihres **Kostens**

und Werthes aus. Nachdem eine Sektion der Bahn vollendet und in Gang gesetzt ist, werden die auf dieselbe successif erwachsenen Kosten dem Verdienst-Conto zur Last geschrieben, und müssen Jahr für Jahr von dem Conto der Erträgnisse in Abzug gebracht werden. Wenn eine Sektion in Gang gesetzt und eine andere begonnen sein wird, so werden alle auf letztere bezüglichen Kosten, Interessen u. s. w. in einen Separat-Conto nach Weise eines Debtors aufgenommen, bis auch diese letztere Station vollendet und in Gang gesetzt ist, und so wird von Section zu Section bis zur Vollendung der Bahn, fortgefahren.

102. Nachdem in den zwei dem Schluss des Jahres folgenden Monaten, der besagte Bilanz, und das genannte Inventarium gefertigt ist, so wird der Verwaltungs-Rath, dieselben im Druck bekannt machen, und in die Zeitung von Florenz einrücken lassen, indem derselbe zur nämlichen Epoche und bei derselben Gelegenheit, durch dasselbe Mittel die General-Versammlung der Gesellschaft ausschreibt.

103. Gleichzeitig wird der Verwaltungs-Rath dem Rechnungs-Revisor eine Abschrift des besagten Bilanzen zustellen, und ihm die Einsicht der Bücher, Dokumente, und Nachweise geben, welche von demselben zur Bewerkstelligung der ihm übertragenen Revision und Verification verlangt werden.

104. Während des Baues der Bahn, und bevor noch eine Sektion derselben in Gang gesetzt ist, wird der Verwaltungs-Rath an der Stelle des besagten Bilanzen eine Darstellung der gefertigten Arbeiten, und dafür ausgelegten Kosten erstellen, und in die Zeitung von Florenz einrücken, damit die Aktionäre daraus den Stand, in welchem sich das gesellschaftliche Unternehmen befindet, kennen lernen.

105. Auch diese Darstellung ist gleichzeitig von dem Verwaltungs-Rath dem Rechnungs-Revisor zuzustellen, mit der Einsicht der von ihm gefordert werdenden Bücher, Dokumente und Nachweise, um hiernach die ihm übertragene Revision und

Verification zu vollziehen, und der Gesellschaft in der nächsten General-Versammlung sein Gutachten zu erstatten.

106. Nachdem sowohl die obengenannte jährliche Bilanzen, als die besagten Darstellungen die Gutheissung der Gesellschaft in der General-Versammlung erhalten haben werden, so sind dieselben durch den Direktor der Gesellschaft in der Canzlei des Tribunals erster Instanz in Florenz zu hinterlegen.

107. Der im Art. 20. enthaltenen Bestimmung zufolge, haben die Aktien - Promessen Anspruch auf ein Interesse von vier Procent, in halbjährigen Raten auf die wirklich stattgefundenen Einzahlungen, bis zur gänzlichen Vollendung und Befahrung der Bahn zahlbar. Sobald die Bahn vollendet ist, erhält jede Actie das Recht auf die halbjährige Dividende, welche von dem Verwaltungs-Rath nach Verhältniss des Gewinnes festgesetzt wird, der sich aus dem Bilanz, dem Status der Gesellschaft und der Cassa ergeben wird.

Es ist übrigens ein Reserve-Fond für unvorhergesehene Fälle zu bilden, und der Verwaltungs-Rath wird desshalb die zu treffende Maasregeln und die Normen der Ausführung der General-Versammlung in Vorschlag bringen.

Tit. V.

Auflösung der Gesellschaft.

108. Die Auflösung der Gesellschaft wird an dem Termine der allerhöchsten Concession erfolgen, und kann von der General-Versammlung der Aktionäre nicht vor besagtem Termine ausgesprochen werden, ausgenommen, wenn der Fall einträte, dass in drei auf einander folgenden Bilanzen sich ein Verlust von nicht weniger als zehn Procenten, im Zeitraum von drei unmittelbar aufeinander folgenden Jahren ergeben würde.

109. Sowohl im Falle der Auflösung der Gesellschaft an dem Termine der allerhöchsten Concession, als im Falle solche von der General-Versammlung der Aktionäre aus Veranlassung

des in dem vorstehenden Artikel erwähnten Verlustes, beschlos-
sen würde, wird die genannte Versammlung einen Liquidations-
Conseil, und einen Direktor ernennen, um dieser Operation zu
präsidiren, sie zu leiten und sie in Ausführung zu bringen.

110. Dieselbe General-Versammlung hat auf die Vorschläge
des letzten Verwaltungs-Rathes, die Normen zur Ausführung
dieser Operation anzugeben, und die Gehalte zu bestimmen,
welche sie den Mitgliedern des besagten Liquidations-Conseils
und dessen Direktor, verleihen zu müssen glaubt.

111. Dieses Liquidations - Conseil und dieser Direktor
haben Beziehung - und Einschränkungsweise auf den ihnen über-
tragen werdenden Gegenstand, dieselben Rechte, welche dem
Verwaltungs-Rath und dessen Direktor zustanden.

112. Die gegenwärtigen von Seiner K. K. Hoheit geneh-
migten Statuten, welche zugleich mit den in den vorstehenden
Art. 2 und 7 genannten Capiteln in der Canzlei des Tribunales
erster Instanz zu Florenz hinterlegt und in der Florentiner Zei-
tung publicirt wurden, sind gemäss Art. 12. des Manifestes
vom 24. April 1838 für sämtliche Aktionäre obligatorisch, und
vertreten die Stelle und besitzen die Kraft eines unter denselben
geschlossenen gesellschaftlichen Vertrages.

Beilage

zu der

FLORENTINER - ZEITUNG

Nr. 50.

Dienstag, den 27. April 1841.

Italien,

Grossherzogthum Toscana,

Florenz 26. April.

Anonyme Gesellschaft

für die

LEOPOLD-EISENBAHN

von

Florenz nach Livorno.

Wir halten es für unsere Pflicht, zur Nachricht für alle Actionäre, die an dieser schönen Unternehmung Theil genommen haben, das allerhöchste Motuproprio vom 5. d. zu veröffentlichen, mit welchem Sr. K. K. Hoheit der Grossherzog unser Herr, der genannten Gesellschaft dieselbe zu bewilligen geruhte, so wie auch die Bedingungen, Verbindlichkeiten oder Vorbehalte und Erklärungen die von Sr. K. K. Hoheit genehmigt wurden.

Da es im Interesse der Gesellschaft liegt, sobald als möglich mit den Arbeiten anzufangen, so schreiben wir, nach Vorschrift der Artikel 6. und 39. der vorstehenden Statuten, die erste General-Versammlung der Actionäre auf Montag den 7. Juni 1841 aus, behalten uns jedoch noch, dem Artikel 36. zufolge, vor, in einer zweiten Anzeige das Locale, und die Stunde, wo sie gehalten werden, so wie die Form, in welcher verfahren werden soll, zu veröffentlichen.

Nach Vorschrift des genannten Artikels, haben alle diejenigen Actionäre, welche beizuwohnen wünschen, ihre Actien Promessen bis zum 3. kommenden Monats Juni, in die Hände der provisorischen Cassiere der Gesellschaft, der Herren Emanuel Fenzi et Comp. niederzulegen. Wer wenigstens 10 Stück deponirt, erhält gegen dieselben eine Zulassungs-Karte, die ihn zu einer Stimme in der General-Versammlung berechtigt. Wer 50 oder mehr Promessen deponirt, erhält zwei Zulassungs-Karten mit dem Recht, zwei Stimmen zu geben, und endlich wer hundert oder mehr Promessen deponirt, erhält drei Zulassungs-Karten, für drei Stimmen, die auch eine einzige Person zu geben beauftragt werden kann. Diese Depots werden alsdann nach Beendigung der General-Versammlung gegen die Zulassungs-Karten wieder herausgegeben,

Die Actionäre, welche nicht in Florenz wohnen, können sich die Zulassungs-Karten zur General-Versammlung verschaffen, wenn sie ihre Actien Promessen nach Florenz senden, oder wenn sie sie in Livorno bei den Herren Peter Senn et Comp. hinterlegen.

Auch diejenigen, welche nicht in Toscana wohnen, können, bis der Verwaltungs-Rath, der erwählt werden soll, seine auswärtigen Agenten ernannt hat, sich gleichfalls Zulassungs-Karten verschaffen, entweder indem sie ihre Actien Promessen einem ihrer Correspondenten in Florenz oder Livorno einsenden, um sie, wie oben erwähnt, daselbst zu hinterlegen, oder indem sie selbe auf ihr Risiko, Gefahr und Kosten in die Hände der unten bezeichneten Handlungshäuser, welche dies Geschäft übernehmen wollen, deponiren.

M A I L A N D.

Die Herren Jos. M. Poggi,

— Oneto et Reymond,

— Pasteur Girod et Comp.

— Omboni et Casati.

V E N E D I G.

Die Herren Simonetti Erben et Comp.

— Jos. Reali qm. Anton.

— Spiridione Papadopoli.

— Abr. von Mandolin Levi.

W I E N.

Die Herren Geymüller et Comp.

— Steiner et Comp.

— S. G. Sina.

— Carl von Bargehr.

A U G S B U R G.

Die Herren Paul von Stetten.

— Georg Miltenberg.

G E N F.

Die Herren Lombard Odier et Comp.

— Lud. Pictet.

T R I E S T.

Die Herren Kern Neffe.

— Mich. Diana di Vito.

— M. Luzzatto et Comp.

L O N D O N.

Die Herren W. Leaf Crofts et Comp.

— Fr. Joly.

P A R I S.

Die Herren Pillet Will et Comp.

— Aug. Dassier.

Die von obigen Häusern auszustellenden Hinterlegungs - Scheine haben zu enthalten:

1. Die Nummern aller hinterlegten Actien Promessen,
2. Den Namen der Deponenten.
3. Den Namen seiner Bevollmächtigten in Florenz.
4. Die Erklärung, dass diese Actien Promessen gegen genannte Hinterlegungs - Scheine wieder verabfolgt werden.
5. Die Unterschrift des Handlungs - Hauses, bei welchem die Actien Promessen hinterlegt sind.

Genannte Hinterlegungs - Scheine, die im Ausland auf oben erwähnte Weise ausgestellt sind, werden von dem provisorischen Cassier der Gesellschaft, den Herren E. Fenzi et Comp., eben so angenommen, als wenn sie Actien Promessen wären, und werden die gleiche Wirkung haben, nur müssen sie genannten Cassieren bestimmt am 3. Juni zugestellt sein. Es haben sich demnach alle auswärtigen Actionäre, welche von dieser Erleichterung Gebrauch machen wollen, zu beeilen, um die Zeit nicht zu versäumen.

Diejenigen unter den Actionären, welche auf die Candidatur eines Mitgliedes des Verwaltungs - Rathes Anspruch machen sollten, haben in die Hände der genannten Cassiere, der Herren Em. Fenzi et Comp., dreissig Actien Promessen spätestens bis zum 26. Mai nächstkommend zu hinterlegen, wie es der Artikel 54. der Statuten vorschreibt.

Da der Hauptzweck der ersten Versammlung, die Ernennung der Vorstände, die das Schicksal der Gesellschaft leiten sollen, ist, so hoffen wir, dass alle Actionäre von der Wichtigkeit durchdrungen sein werden, bei diesem wichtigen Gegenstande mitzuwirken.

Emanuel Fenzi.

Peter Senn & Comp.



Zettl



Handbuch für die Actionäre der Leopold-Eisenbahn von Florenz nach Livorno
oder Sammlung der auf dieses Unternehmen Bezug habenden Urkunden bis zum 31
. Mai 1841

Augsburg 1842

A.hydr. 635

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10060126-6